OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

GDYNIA, dnia 15 stycznia 1936 r.

ROK V NR. 1|2

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 stycznia 1935 r. | NR. 1/2

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Od Wydawnictwa

Do niniejszego numeru dołączamy spis główniejszych artykułów i notatek umieszczonych w Biuletynie w roku 1935.

Pozatem pozwalamy sobie zwrócić uwagę naszych Czytelników na nowo wprowadzony dział p. t. „Gdyński rynek owocowo - kolonjalny“, który stale ukazywać się będzie w naszem piśmie i zawierać najaktualniejsze informacje z tej branży.

Rok 1935 w obrotach zamorskich portu gdyńskiego

Po szeregu poważnych sukcesów ostatnich lat szczególniej począwszy od 1933 r. rok sprawozdawczy przynosi również aczkolwiek już nieznaczny wzrost zamorskich obrotów towarowych portu gdyńskiego, wyrażających się liczbą *7.474.443,8 ton,* wobec 7.191.912,9 ton w roku 1934.

Nieznaczny ten *3,9%-owy wzrost* w porównaniu z poważnym 17,9-%owym wzrostem w roku 1934 w stosunku do ubiegłego 1933 r. na tle ogólnego spadku absolutnych liczb z obrotów naszego handlu zagranicznego, a nawet obniżeniu się obrotów zamorskich portu gdańskiego, wywołany został podobnie, jak i w latach ubiegłych pozycją towarów masowych. One to powodowały ten poważny wzrost obrotów lat ubiegłych i niekorzystne ukształtowanie się konjunktury kilku z nich, jak węgla eksportowego, koksu i drzewa tartego w roku sprawozdawczym, mimo wzrostu szeregu innych drobnicowych musiało skolei zaważyć na szali ogólnych obrotów zamorskich portu gdyńskiego.

Naogół podkreślić należałoby pewien moment stabilizacji obrotów portu, datujący się właściwie od początku 1934 r.

Dobra atmosfera współpracy obu portów polskiego obszaru celnego, dająca tak dobre wyniki w roku 1934, została niespodziewanie zakłócona na skutek zarządzeń finansowych Senatu W. M. Gdańska. Po dewaluacji guldena w dn. 1. V. 1935 r., ograniczeniach dewizowych (centrala dewiz) począwszy od dnia 11. VI. 1935 r., wytworzyła się sytuacja, zmuszająca Rząd polski do wydania obronnych zarządzeń. W rezultacie czego w dn. 18. VII. 1935 r. wydano rozporządzenie, że odprawy celne towarów oraz uiszczanie należności celnych za towary, sprowadzane z zagranicy na obszar R. P., nie będzie mogło odbywać się w urzędach celnych, położonych w obrębie Dyrekcji Ceł w Gdańsku. Stan ten jednak nie trwał długo, gdyż już w dn. 8. VIII. 35 r. nastąpiło porozumienie między Rządem polskim i Senatem W. M. Gdańska, mające na celu usunięcie ujemnego oddziaływania gdańskiej reglamentacji. Rozporządzenie Min. Skarbu z dn. 18. VII. 35 r. zostało cofnięte i zarządzono pobieranie ceł w Gdańsku w polskiej walucie. Niewątpliwie to naruszenie zgodnej współpracy obu portów polskiego obszaru celnego mogło wpłynąć na przesunięcie się pewnych aczkolwiek nielicznych ładunków drobnicy a zwłaszcza węgla z Gdańska do Gdyni. Tembardziej, że wyposażony przez śląskie koncerny węglowe we własne urządzenia przeładunkowe w znacznej mierze już zamortyzowane, ma węgiel eksportowy w Gdyni znacznie lepsze warunki pracy.

Nie mamy jeszcze absolutnie pewnych danych, czy konflikt włosko - abisyński mógł wpłynąć na pozyskanie przez Gdynię ładunków kierowanych dotychczas przez Triest dla państw, które, jak: Czechosłowacja, Austrja i Węgry były jego poważnymi klijentami. Pewnym sprawdzianem tej nowej akwizycji, który należy przyjąć z dużem zastrzeżeniem, będzie nieznaczny wzrost importu bawełny w Gdyni w 1935 r. — 84.381 ton, wobec 81.929 ton w 1934 roku.

W tranzycie port gdyński w roku 1935 nietylko nie utracił swej atrakcyjności, ale zwiększył ją nawet i to dość poważnie. Zwiększyła się zarówno wielkość, jak i różnorodność transportów tranzytowych. Wzrost ten można szacować na około 15%. Jest to tembardziej godne podkreślenia wobec nadal ostrej walki konkurencyjnej, stosowanej ze strony obcych zarządów portowych i kolejowych.

Poza Czechosłowacją, Rumunją, Austrją i Węgrami, które w coraz większym stopniu korzystają z usług portu gdyńskiego, ostatnio poczęły okazywać zainteresowanie portami polskiemi Jugosławja i Turcja.

Wobec braku ostatecznych dat statystycznych szczegółowa analiza obrotów zamorskich portu gdyńskiego przeprowadzona zostanie w następnym artykule. Tu podamy porównanie ogólnego importu i eksportu oraz parę ostatnich danych z poważniejszych pozycyj drobnicowych i masowych.

Import zamorski w roku sprawozdawczym wyrażający się liczbą *1.111.844,3 ton* wobec 991.545,— ton w 1934 roku wykazuje nieco mniejszy wzrost niż w roku 1934 w stosunku do 1933 r. Wyniósł on 12.1%, podczas gdy w r. 1934 — 13,8%. Najpoważniejszy wzrost na imporcie wykazuje pozycja rud różnych i wypałków pirytowych — 115.668 ton, wobec 26.551 ton w 1934 r. Wzrost prawie że 4½-krotny spowodowany został nietylko znaczną poprawą zatrudnienia hutnictwa polskiego, ale również wzmożeniem się importu tranzyt. wysokocennych rud przedewszystkiem dla Czechosłowacji. Dobre rezultaty dał również import złomu żelaznego (338.941 ton), wykazując 7,8%-owy wzrost. Wspaniale rozwija się import owoców świeżych. Importowano ich ogółem 68.888 ton, w tem samych pomarańczy — 39.460 ton. W porównaniu z rokiem 1934 import ten zwiększył się przeszło 2½-krotnie. Nieznaczne nadwyżki dał import ryżu surowego, fosforytów oraz bawełny. Spośród pozostałych ważniejszych towarów importowanych wykazują wzrost: herbata, kakao, żywica, śledzie solone i świeże, asfalt, garbniki, wełna oraz miedź. Poważnie natomiast obniżył się import nasion oleistych i tłuszczów roślinnych. Spadek ten spowodowany został ogólną naszą polityką handlową i rolniczą, mającą na celu wzmożenie produkcji krajowych nasion oleistych.

W przeciwieństwie do importu eksport zamorski wykazuje znacznie mniejszy, gdyż zaledwie *2,6%-owy wzrost.* To poważne osłabienie się tempa wzrostu eksportu z 18,5% w roku 1934 w porównaniu z 1933 r. ma swoje uzasadnienie przedewszystkiem w nieznacznem coprawda obniżeniu się 3-ch dominujących na eksporcie towarów masowych: węgla eksportowego, koksu i drzewa tartego. W liczbach absolutnych eksport zamorski w roku sprawozdawczym wyniósł *6.362.599,5 ton* wobec 6.200.367.9 ton w roku 1934. Najpoważniejsza część tej zwyżki eksportu przypada w pierwszym rzędzie na węgiel bunkrowy (wzrost 75,1%), reszta rozdziela się na szereg różnych pozycyj towarowych eksportu. Jeden z najpoważniejszych artykułów naszego eksportu i zarazem jeden z najwcześniejszych ładunków młodego portu gdyńskiego po raz pierwszy od chwili wywiezienia pierwszej tonny (1925 rok) węgiel eksportowy — wykazał w roku sprawozdawczym nieznaczny 2,6½-owy spadek. Trudno dziś orzec, czy spadek ten ma swoje źródło w trudnościach żeglugowych w basenie śródziemnomorskim, związanych z konfliktem włosko - abisyńskiem, czy też w przyczynach czysto gospodarczych. — Drugi z rzędu po grupie wytworów mineralnych najpoważniejszy artykuł eksportu zamorskiego — drzewo tarte, wykazuje bardzo nieznaczne odchylenie in minus (776 ton) w porównaniu z rokiem 1934.

Pomimo dobrych lokalnych warunków, eksport drzewa napotkał w końcu 1935 r. na pewne trudności w uzyskaniu odpowiedniego tonażu, co spowodowało przesunięcie szeregu ładunków na początek 1936 r. Niemniejszą przeszkodą była również robocizna droższa w Gdyni, niż w Gdańsku, co również spowodowało ucieczkę szeregu transportów do Gdańska. Do towarów, które wykazały ostatnio spadek należą spośród bardziej wartościowych: bekony, ptactwo bite, nawozy azotowe, oraz szyny kolejowe. Podkreślić natomiast należy wzrost wywozu: zboża (ok. 24.000 ton), mąki ryżowej, mąki pastewnej, jaj, cukru, tranzytowej soli potasowej, celulozy, oraz całego szeregu produktów hutnictwa polskiego, jak żelaza surowego, żelaza handlowego, cynku, blachy cynkowej i in. wyrobów żelaznych i metalowych.

Przechodząc skolei do omówienia najbardziej istotnych zmian, jakie zaszły na terenie organizacji handlu w Gdyni należałoby przedewszystkiem zwrócić szczególną uwagę na dalszy rozwój importu owoców południowych. Niemałe znaczenie mają tu powstałe w roku sprawozdawczym trzecie aukcje owocowe w Gdyni pod firmą: „Gdyńskie Targi Owocowe“, których założycielami są: Chłodnia Portowa oraz Polski Związek Bekonowy. Drugim skolei artykułem tak bardzo związanym z portem gdyńskim jest bawełna. Rozpoczęte w latach ubiegłych prace nad zorganizowaniem arbitra-

żu bawełny w Gdyni nie zostały jeszcze ukończone.

Ostatnim efektem prac nad organizacją arbitrażu bawełny w Gdyni było ukonstytuowanie się „Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną“, co powinno znacznie przyśpieszyć powołanie do życia tej instytucji arbitrażowej w Gdyni. Poza bawełną przeprowadzono w roku sprawozdawczym szereg prac przygotowawczych nad arbitrażem niemniej ważnego ostatnio dla Gdyni artykułu, jakim są obecnie skóry.

Bardzo ważnym przyczynkiem dla wzmożenia konkurencyjności portu gdyńskiego była uchwała konferencji Wschodnio - Azjatyckiej z dnia 1. VIII. 1935 r., dotycząca uznania Gdyni za port zasadniczy (base port) przy wysyłce towarów do szeregu portów Dalekiego Wschodu, jak portów Półwyspu Malajskiego, Chin, Japonji i wysp Filipińskich, a tem samem zrównania stawek frachtowych z Gdyni ze stawkami z Hamburga, Rotterdamu i Antwerpji. Zmiana ta wprowadzona została przez linję „Far East Line“, reprezentowaną w Gdyni przez Polską Agencję Morską.

Reasumując ten przegląd, należałoby zwrócić uwagę na wzrost ilości linij regularnych obsługujących port gdyński z 47 (w roku 1934) na 50 linij (w roku 1935), w tem 14 linij polskich. — Wysuwając się w roku 1933 na czoło portów bałtyckich, port gdyński w roku 1935 stanowisko to nadal utrzymał, zajmując równocześnie pokaźne miejsce w szeregu największych portów świata. Tembardziej godnym szczególnego podkreślenia jest wzrost obrotów portu gdyńskiego na tle zmniejszenia się ogólnych obrotów handlu zagranicznego R. P. — Wobec braku odnośnych liczb dla Gdyni, dobrą ilustracją będą poniższe dane, dotyczące udziału ilościowego i wartościowego obu portów polskiego obszaru celnego (w %%-ach) w naszym handlu zagranicznym w latach 1934 i 1935 (w okresie 11 miesięcy): udział ilościowy: w 1934 r. — 72,2, w 1935 r. — 73,6, udział wartościowy: w 1934 r. — 60,7, w 1935 — 62,8. Pomimo kurczenia się naszej ogólnej wymiany towarowej z zagranicą odcinek morski, a wobec zmniejszenia się obrotów Gdańska, port gdyński spełnił swe zadanie w stosunku do gospodarstwa narodowego w zupełności.

Zygmunt Tymiński.

Rozwój regularnych połączeń okrętowych w r. 1935

Dopiero od paru lat datuje rozwój regularnych połączeń Gdyni, i rozwój ten przypada na właściwe lata kryzysowe. W roku sprawozdawczym do istniejących linij, mimo nieznacznej jeszcze — zmiany na lepsze konjunktury w przewozach morskich, port gdyński uzyskał 13 nowych połączeń linjowych, jak również rozgałęził i ulepszył niektóre z istniejących połączeń, przez zagęszczenie odjazdów, bezpośrednią ekspedycją jak w importowym tak w eksportowym kierunku, i t. p.

Na najbliższym odcinku bałtyckim zarysowało się największe ożywienie, które sprowadzić się da do następujących zmian:

W kierunku Finlandji zapanowało ożywienie frachtowe w związku z dobrą sytuacją finansową Finlandji. Dwie nowe linje zostały w tym kierunku uruchomione, obie z 14-dniowemi odjazdami:

1. Gdynia/Gdańsk — Kotka — Wiborg, linja towarzystwa Lübeck—Viborger Dampfschiffahrtsgesellschaft w Lubece, przyjmuje ładunki tylko w kierunku eksportowym do Finlandji. Makler: Lenczat & Co.

2. Gdynia/Gdańsk — porty Finlandji, linja armatorów E. Russ i H. M. Gehrkens w Hamburgu, przyjmuje również tylko ładunki eksportowe do Finlandji, gdyż w drodze powrotnej statki nie zawijają do Gdyni. Właściwemi portami przeznaczenia tej linji są Abo i Mäntyluoto, jednakże w miarę potrzeby statki zawijają również do innych portów południowej i zachodniej Finlandji.

W kierunku wschodniego brzegu Bałtyku S. A. Żegluga uruchomiła linję:

3. Gdynia/Gdańsk — Ryga — Liepaja — Kłajpeda. Linja ta, bez zawijania zawijania jednakże do Liepaji i Kłajpedy istniała w latach 1931 - 33, lecz z powodu braku ładunków została zlikwidowana. — Wznowiona obecnie linja stopniowo została rozszerzona na Liepaję i następnie na Kłajpedę, przewozy jej pomyślnie się rozwijają.

4. Gdynia/Gdańsk — Ryga — Lubeka, linja uruchomiona, a raczej wznowiona po pewnej przerwie przez Lübeck — Viborger Dampf. Ges. z odjazdami 14-dniowemi, zgłaszała swe statki tylko na redzie, nie mając dostatecznej ilości ładunku.

W kierunku portów wschodniej Szwecji S. A. Żegluga Polska uruchomiła linję:

5. Gdynia/Gdańsk — Norrköping — Stockholm. Odjazdy 10-dniowe, później 14-dniowe. Rozkład wspólny z A. B. Svenska Amerika Linien, która nadal utrzymuje linję do Stockholmu z odjazdami 10-dniowemi.

W kierunku portów północno - francuskich Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. uruchomiło linję pasażersko - dowozową:

6. Gdynia — Le Havre lub Cherbourg wzgl. Dover, z zawijaniem w miarę potrzeby do Antwerpji i Rotterdamu. Linja ta, z od-

jazdami 14 dniowemi, oparta jest o dowóz emigrantów, turystów i pasażerów zwykłych do portów wyjściowych dla ruchu południowo - atlantyckiego, któremi są dla tej linji Le Havre lub Cherbourg, Dover zaś przyjmuje pasażerów dla przewozu koleją do portów zaokrętowania ich do Ameryki Południowej. Linja jednakże rozwija się równocześnie jako frachtowa, eksportowa i importowa.

7. Gdynia/Gdańsk — Rotterdam, linja dwutygodniowa Lübeck — Viborger Dampfschiffahrtsges. w Lubece, otwarta została z początkiem roku jako czwarte linjowe połączenie z Rotterdamem. Statek tej linji s/s „Wiborg" ma zazwyczaj towary tylko na wejściu, wracając do Rotterdamu w podróży okrężnej, bez zawijania do Gdyni.

W kierunku portów Śródziemnego morza powstały 3 nowe linje, w tem 2 do jego wschodniej części i 1 do środkowej:

8. Gdynia/Gdańsk — Alexandria — Jaffa/Haifa — Beyrouth i do innych portów Bliskiego Wschodu, w miarę potrzeby, uruchomiona przez Żeglugą Polską linja pięciotygodniowa (makler: Rothert & Kiłaczycki). — W miarę potrzeby statki tej linji zawijają również do portów Algieru i Grecji, oraz morza Czarnego. Linja powstała przez zafrachtowanie na okres ok. 2 lat jednego motorowca (m/s „Lewant" ex „Blaland") i jednego parowca (s/s „Sarmacja" ex „Smaland") od Svenska Orient Linien, która ośmioma własnemi statkami utrzymuje nadal wspólny rozkład jazdy z zafrachtowanemi przez Żeglugę Polską statkami. Zewnętrznie statki lewantyńskiej linji Żeglugi Polskiej różnią się od swych sióstr A. B. Svenska Orient Linien jedynie kominem z opaską w kolorach i z literą „Ż" towarzystwa „Żegluga Polska". Na razie niewiadomo, czy statki te po okresie frachtowania przejdą pod banderę polską, czy też wprowadzone zostaną na tę linję inne statki.

9. Gdynia/Gdańsk — Alexandria—Jaffa Haifa, linja założona przez nowoutworzone w Antwerpji tow. Żeglugowo - Ekspedycyjne „La Generale, S. A.". Odjazdy ustaliły się 2-3 tygodniowe, z przyjmowaniem ładunków tylko eksportowych (makler: Rummel & Burton). Statki te zawijają w kierunku wyjściowym również do Antwerpji i przyjmują ładunki do tego portu.

10. Gdynia — Genua — Neapol — Palermo — Catania, linja tow. żeglugowego S. A. N. I. S. (Italo - Somala) w Genui kursowała od początku roku jako 14 dniowa, z dwukrotnem zawijaniem do Gdyni w drodze z Italji i z powrotem, gdyż wkrótce po powstaniu linji jej końcowym portem stał się Stockholm i porty Finlandji, gdzie statki ładowały drzewo. Pod koniec roku, w związku z sankcjami działalność tej linji osłabła. Ma ona normalnie przewagę ładunków przewozowych do Gdyni (owoce południowe) nad wywozowemi, jednak stopniowo również wywóz na tej linji się rozwinął. Maklerem linji jest firma Rummel & Burton.

11. Gdynia/Gdańsk — porty Gulfu (zatoki Meksykańskiej) — linja armatora amerykańskiego Lykes Bres. Ripley Steamship Co w New Orleans. Odjazdy raz w miesiącu, jednakże w okresie importowym bawełny (zima) — częściej — Linja ta odrazu zaprowadziła bezpośrednie odjazdy w obie strony; faktycznie ma znaczną przewagę ładunków przywozowych, służąc głównie importowi bawełny amerykańskiej. Maklerem linji jest P. A. M. (Polska Agencja Morska). Linja ta jest drugą z kierunku zatoki Meksykańskiej.

12. Gdynia — Indje Brytyjskie (Karachi, Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon, oraz Bhavnagar i inne porty w miarę zgłoszenia ładunku), linja wspólna armatora norweskiego Wilh. Wilhelmsena i szwedzkiej A. S. O. K. (A. B. Ostasiatiska Kompaniet) w Göteborgu. Linja ta rozwijała się początkowo jako eksportowa, jednakże stopniowo wprowadziła również bezpośrednie zawijanie do Gdyni w kierunku importowym. Maklerem tej linji w Gdyni jest firma Bergenske Blt. Transp.

Najciekawszem zjawiskiem roku obok ożywienia komunikacji z portami Bliskiego Wschodu było wzrastające ożywienie w kierunku wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej. Prócz statków dotąd kursujących Finska Syd, oraz motorowców szwedzkiej Johnson Line zaczęły się pojawiać w porcie motorowce norweskie linji Den Nerske Sydamerika Linje, choć odjazdy te jako linjowe jeszcze zgłoszone nie są. Wreszcie w listopadzie nastąpił pierwszy odjazd s/s „Wisła" do Ameryki Południowej z pełnym ładunkiem żelaza, drzewa i drobnicy. Jako drugi statek odchodzi w lutym s/s „Pułaski". Jest to:

13: Gdynia — Rio, Santos, Montevideo, Buenos Aires linja 6 tygodniowa, statkami Pol. Transatl. Tow. Okr. i Żeglugi Polskiej, S. A. Makler: Rothert & Kiłaczycki.

14. Gdynia/Gdańsk — Rotterdam, 2 razy w tygodniu, ładunki w obie strony, makler Wolff i Ska. Linja ta właściwie już istniała, w reprezentacji maklera Prove, który zachował i obecnie część statków do Rotterdamu („Argo"), natomiast statki tow. żeglugowego „Neptun" w Bremie odstąpił maklerskiej firmie Wolff i Ska. W rzeczywistości i przedtem były 2 linje a nie jedna.

Należy wspomnieć również o sezonowej linji, zgłoszonej przez Polską Agencję Morską w miesiącach jesiennych: statki chłodniowe zafrachtowane przez litewską centralną spółdzielnię mleczarską w drodze do Antwerpji zawijały przez 2 miesiące raz na tydzień z Kłajpedy do Gdyni, zabierając u nas dla Antwerpji ładunki drobnicy. Ruch ten zgóry zgłoszony był jako sezonowy.

Linja Gdynia/Gdańsk — Manchester Liverpool w roku sprawozdawczym nadzwyczaj ożywiła swe odjazdy z Gdyni (z jednego w miesiącu na jeden w tygodniu). Zjawisko to godne jest zanotowania obok notowań nowych linij, z których nie wszystkie zazwyczaj zdolne są utrzymać się przy życiu. Statki tej linji (det Forenede w Kopenhadze, makler F. G. Reinhold) miały wzrastającą ilość ładunku w przywozie i wywozie.

Również podkreślić należy, że w roku 1935 zagęściły się połączenia okrętowe Gdyni z Kłajpedą. Zwiększyła ilość rejsów z Gdyni do Kłajpedy szwedzka Svenska Amerika Linien (s/s „Marieholm"), który to statek zawija obecnie również do Visby. Linja Det Forenede: porty francuskie — Kopenhaga — Gdynia — Tallinn skierowała swe statki również z Gdyni do Kłajpedy.

Linja skombinowana W. Wilhelmsena i A. S. O. K. z portów zatoki Meksykańskiej do Gdyni już istniejąca jako tygodniowa, zgłosiła od sierpnia również odjazdy w tym kierunku — raz na miesiąc.

A. S. Żegluga Polska wzmocniła swe połączenia z Antwerpją i Rotterdamem, utrzymując na linji tych dwóch portów prócz „Śląska" i „Chorzowa" nowozbudowane „Puck" i „Hel".

Wreszcie (z całą pewnością „last net least") „S. A. Gdynia — Ameryka, linje Żeglugowe" uruchomiła we wrześniu nowy motorowiec szybkobieżny, w bałtyckich stosunkach, to znaczy w bezpośredniej komunikacji pomiędzy bałtyckiemi portami, włącznie z Danją i Norwegją a Ameryką statek — m/s „Piłsudski". Dopiero w nowym roku wejdzie na linję tegoż typu drugi statek m/s „Batory".

Jak przedstawia się udział polskiej bandery w rozwoju sieci linjowych połączeń Gdyni w ubiegłym roku?

Jest on bez wątpienia duży, jednakże poraz pierwszy wyraźnie jest raczej zakrojony **na przyszłość.** Istotnie, zgóry już wiemy, że w roku bieżącym zamierzamy uruchomić drugi szybkobieżny motorowiec transatlantycki, że na linji południowo — amerykańskiej będą kursować 3 statki, w tem conajmniej jeden pasażerski, że w kierunku Bliskiego Wschodu przygotowujemy się do podniesienia na razie bandery na 2 statkach linjowych, wreszcie, że uruchamiamy linję dowozową (makler Polska Agencja Morska) do portów zachodniej i południowej Szwecji. Ten program, który już jest na ¾ faktem, bynajmniej nie przesądza niemożliwości innych poczynań nie mających tak wyraźnie korzeni w planowej, mozolnej pracy 1935 r.

J. Klejnot - Turski

Handel Polski z kolonjami

Kryzys światowy, który od szeregu lat daje się we znaki gospodarce międzynarodowej — miał doniosły wpływ na kształtowanie się handlu zagranicznego państw.

Restrykcje importowe, cała gama ograniczeń przywozowych, rozbudowane prohibicyjnie ustawodawstwa celne — wytworzyły dla obrotu handlowego warunki trudne do przezwyciężenia.

Ten stan rzeczy musiał się odbić i na handlu polskim, powodując jego poważne skurczenie i zmieniając jego kierunki.

Handel polski bowiem do roku 1928, do ostatniego roku dobrej konjunktury, nastawiony był prawie wyłącznie na Europę. Nawet produkty egzotyczne, które normalnie winny być zakupywane u źródła w krajach kolonjalnych — dochodziły do nas w dużej części za pośrednictwem obcem. Kupiectwo nasze szło po linji najmniejszego oporu i zbywało towar tam gdzie był on przyjmowany we wszelkich ilościach i bez żadnych trudności, a więc w państwach europejskich. — Załamanie się dobrej konjunktury pociągnęło za sobą zamykanie się granic celnych dla naszych produktów a trudności płatnicze szeregu państw naszego kontynentu nie ułatwiały bynajmniej wymiany. Zmusiło to polskich eksporterów do szukania nowych dróg dla ekspansji handlowej, do szukania nowych rynków zbytu już nie w sąsiedztwie, lecz w krajach zamorskich, dotychczas nam mało znanych.

Bo też te z produktów, których już Europa nie mogła lub nie chciała zakupić — Ameryka, Azja i Afryka choć częściowo mogły jeszcze wchłonąć.

W rezultacie handel zagraniczny Polski w okresie obecnego kryzysu zmienia swe nastawienie. Gdy w 1928 r. Europa odbierała 97,3% naszego wywozu (wszystkie cyfry poniższe obliczone są w stosunku do obrotów w wartości) i dostarczała nam 77,1% naszego przywozu, to w latach następnych udział ten stale się kurczy. Mianowicie w 1929 r. wywieźliśmy do Europy 95,3%, w 1930 r. — 94,9%, w 1931 r. — 94,1%, w 1932 r. — 93,9%, w 1933 r. — 92,2%, w 1934 r. — 87%, a w pierwszych 9 miesiącach 1935 r. nawet już tylko 83,5%. Podobnie maleje i udział Europy w przywozie do Polski. W 1929 r. wynosił on 77,2%, w 1933 r. — 69%, w 1934 r. — 64%, utrzymując się prawie na tymże poziomie w 1935 r.

Rynki zamorskie natomiast coraz większą odgrywać zaczynają rolę w naszych obrotach z zagranicą. Eksport polski np. do Azji wzrósł z 1,3% całego wywozu w 1928 r.,

do 3,4% w 1934 r. i do 4,6% w pierwszych 3 kwartałach 1935 r. Liczby te dla Ameryki Północnej, Środkowej i Południowej) wynoszą 1,2%, 6,2% i 7,9%, dla Afryki — 0,2 proc., 1,4 proc. i 1,9 proc. Toż samo obserwujemy i przy imporcie do Polski. Azja dostarczyła nam towarów w 1928 r. w granicach 3,6% naszego przywozu, w 1934 r. — 6,8%, a w 3-ch kwartałach 1935 r. — 7,5%. Udział Ameryki wyniósł w odnośnych latach — 17,7%, 21,5% i 20,8%, Afryki — 0,9%, 4,2% i tyleż prawie w 1935 r., zaś Oceanji — 0,7%, 3,5% i 2,7%. Zaznaczyć należy, że Oceanja w polskim wywozie nie odgrywa prawie żadnej roli.

Oczywiście że jeśli chodzi o ścisłe porównanie roku 1935 z latami poprzedniemi, to będzie to możliwe dopiero po uzyskaniu cyfr za cały rok.

Ponieważ dziś mówi się w świecie dużo o kolonjach jako o dopełnieniu oblicza gospodarczego państw europejskich, postarajmy się zanalizować handel Polski z kolonjami. — Handel ten bowiem dla Gdyni ma doniosłe znaczenie, gdyż rozwój jego otworzy nowe szerokie horyzonty dla ekspansji gospodarczej w skali światowej z dużą korzyścią dla naszego portu.

Pod pojęcie kolonij podporządkujemy tu wszystkie posiadłości zamorskie mocarstw (protektoraty, kolonje, mandaty), wyłączając jedynie t. zw. mandaty A (Syrję, Palestynę, i t. p.) oraz Dominja angielskie.

Jak więc handel ten się kształtuje?

Przy niniejszej analizie weźmiemy za podstawę rok 1934, uzyskanie bowiem cyfr, obrazujących udział naszych portów w handlu kolonjalnym w roku bieżącym — było niemożliwe. Przywóz i wywóz do kolonij przedstawiał się w 1934 roku jak następuje:

	Przywóz			Wywóz		
	ogólny	przez Gdynię	i przez Gdańsk	ogólny	przez Gdynię	i przez Gdańsk
	(w tys. złotych)					
AZJA.						
Cejlon	2,455	1,872	570	40	28	12
Indje Brytańskie	26,004	20,365	5,234	8,223	4,003	3,760
Indje Holenderskie	17,662	9,819	6,857	434	244	79
Kolonje i posiadłości francuskie w Azji	12	9	3	69	35	19
Kolonje portugalskie w Azji	164	164	—	0	—	—
Państwa pod protektoratem i kolonje brytańskie na Malakka	932	736	163	394	378	4
AFRYKA.						
Afryka półn. francuska	2,175	605	1,512	4,502	2,516	1,877
Kolonje i mandaty belg. w Afryce	559	490	42	20	17	1
Tanger - Marokko	—	—	—	45	10	11
Inne kraje oddzielnie niewymienione Afryki:						
1) Północnej	268	0	268	421	144	25
2) Równik. - Wschodniej	714	531	130	326	165	130
3) Równik. - Zachodniej	6,625	5,520	1,071	771	276	266
4) Południowej	142	87	33	1,813	615	947
AMERYKA POŁUDNIOWA						
Gujana francuska	—	—	—	—	—	—
Gujana holenderska	2	—	—	1	1	—
Kolonje brytańskie	35	31	—	0	—	—
OCEANJA.						
Oceanja brytańska	22	22	—	—	—	—
Oceanja francuska	61	61	—	—	—	—
Oceanja St. Zjednocz.	31	30	—	—	—	—
Razem	57 863	40 342	15 883	17 059	8 432	7 131

Jak to wskazuje tablica powyższa przywóz z kolonij do Polski w r. 1934 wyniósł 57.863 tys. zł, wywóz zaś 17.069 tys. zł. Saldo w obrocie z kolonjami jest więc wybitnie ujemne.

Największe obroty robimy z Azją, skąd przywieźliśmy za 47.229 tys. zł., lecz dokąd wywieźliśmy tylko za 9.160 tys. zł. Z Afryką bilans nasz przedstawia się korzystniej: import 10.483 tys. zł., eksport 7.898 tys. zł. — Z kolonij Ameryki Południowej i Oceanji przywozimy niewiele (37 tys. zł i 114 tys. zł), nie lokując tam prawie żadnych wyrobów polskich.

Na tle całego naszego bilansu handlowego, handel kolonjalny przedstawia się więc bardzo skromnie. Przywóz wprawdzie osiąga 7,2% ogólnego importu do Polski, wywóz jednak do kolonij zamyka się udziałem zaledwie 1,7%. Oczywiście zdobycie tych ryn-

ków jest dla nas nakazem chwili, choćby ze względu na konieczność zrównoważenia z temi terenami naszego bilansu, co nie jest rzeczą niemożliwą, zważywszy że są to rzeczy bardzo rozległe i chłonne na towary tańsze.

Jakąż rolę w obrotach z kolonjami odgrywają nasze porty?

Stwierdzić tu należy, że Gdynia wysuwa się przed Gdańskiem zdecydowanie na pierwsze miejsce w przywozie, zachowując równocześnie lekką przewagę i w wywozie. — Mianowicie przywóz przez Gdynię osiągnął 40.342 tys. zł., gdy przez Gdańsk 15.841 tys. zł. Wywóz przez Gdynię stanowił 8.432 tys. zł., a przez Gdańsk 7.131 tys. zł. Wynika z tego, że młody port polski w 1934 r. przejął 71,1% importu z kolonij, oraz 49,4% eksportu do kolonij. Gdynia zatem potrafiła nastawić się na rynki egzotyczne, przystosować się do wymagań obrotów z temi rynkami, przygotować się do wielkiej roli w zdobywaniu przez handel polski nowych zamorskich odbiorców dla naszych towarów.

A że zarówno Gdynia jak i Gdańsk odpowiadają już dziś przeznaczeniu swemu, dowodzi tego fakt, że oba porty obsługują 97,2% całego importu kolonjalnego do Polski, oraz 91,2% wywozu do nich.

Po zapoznaniu się z ogólnym obrotem z kolonjami oraz z rolą portów polskich, przejdźmy do omówienia rodzaju produktów, które z kolonij sprowadzamy i które tam wysyłamy.

Najwięcej, jak już wiemy importujemy z Azji.

Cejlon dostarcza nam przedewszystkiem herbatę (za 2.014 tys. zł), następnie koprę (220 tys.), kauczuk (97 tys.), włókno kokosowe, cynamon, kakao. Wywozimy tam jedynie trochę mebli giętych i rur.

Wymiana z Indjami brytańskiemi jest najbardziej ożywiona. Przywozimy stamtąd ryż (6.527 tys. zł.), bawełnę (6.085 tys.), jutę (4.296 tys.), kauczuk surowy (2.924 tys.), orzechy ziemne (1.705 tys.), herbatę (1.206 tys.), rycynę, szellak, kopale i inne żywice naturalne, cynę, sznurki z włókien kokosowych, koprę, pieprz czarny i biały, skóry bydlęce, karakułowe i inne, rośliny garbarskie, następnie w mniejszych już ilościach siemię lniane, sezamowe, kawę, kakao, kardamon, ziele angielskie, cynamon, trzcinę bambusową, fiber, wszelkie gumy, muszle morskie, różne rudy, trochę wełny owczej, sisalu, włókna kokosowego, mleka kauczukowego i drewna egzotycznego. W eksporcie naszym do Indyj na pierwsze miejsce wysuwają się: rudy żelazne i stalowe (3.110 tys. zł.), tkaniny wełniane (1.366 tys. zł.) oraz trochę półwełnianych i bawełnianych. Następnie idzie cukier (788 tys. zł), dykty klejone przeważnie olszowe (871 tys. zł.), meble gięte, papier, przędza wełniana, za 870 tys. zł., metali nieszlachetnych i wyrobów z nich, wreszcie trochę przetworów chemicznych i farmaceutycznych, drzewa budulcowego, stożków kapeluszowych i guzików.

Z Indyj Holenderskich przywozimy również sporo porównawczo do innych kolonij. Dostarczyły nam Indje te w 1934 r. przedewszystkiem wielkie ilości kopry (za 10.159 tys. zł.), na drugiem miejscu dopiero stoją: herbata (1.257 tys. zł.), pieprz czarny i biały (1.060 tys.), liście tytoniowe (1.131 tys.), kauczuk surowy (1.168 tys.), cyna (1.185 tys.) — Pozatem na trzeciem miejscu idą: ziarna palmowe, kawa, cynamon, szellak, kopale, fiber, kakao, muszle morskie, sisal, włókno i sznurki z włókien kokosowych, kwiat i gałka muszkatułowa, oraz trochę orzechów ziemnych, ziela angielskiego, orzechów kamiennych, trzciny bambusowej i rafji.

Wywóz nasz do Indyj Holenderskich jest skromny. W 1934 r. wyeksportowaliśmy tam mebli giętych za 79 tys. zł., przetworów chemicznych i farmaceutycznych za 70 tys., blachy żelaznej i rur za 175 tys., stożków kapeluszowych za 57 tys., dykt klejonych za 44 tys. zł.

Kolonje i posiadłości francuskie w Azji żadnej roli w polskim handlu zamorskim nie odgrywają. Wywieźliśmy tam jedynie znaczniejszą ilość mebli giętych (za 65 tys. zł.)

Kolonje portugalskie w Azji dostarczyły jedynie orzechów ziemnych (za 164 tys. zł).

Jeśli chodzi o państwa pod protektoratem i kolonje brytańskie na Malakka — to otrzymaliśmy stamtąd prawie wyłącznie kauczuk surowy (za 875 tys. zł.), pozatem trochę tapioki, sago, arrowrootu, manjoku. Wywieźliśmy znaczniejsze ilości węgla (328 tys. zł.) i mebli giętych.

Afryka Północna francuska dostarczyła Polsce przedewszystkiem fosforytów (za 831 tys zł.), następnie lufy, morszczyny (za 662 tys. zł.), rudy żelaznej (za 347 tys. zł.), wreszcie daktyli, skór głównie bydlęcych, muszli morskich, trochę wina, gąbek, kauczuku, drewna egzotycznego. Wchłonęła natomiast po Indjach Brytańskich największą ilość naszego wywozu kolonjalnego. Mianowicie sprzedaliśmy tam węgla za 1.784 tys. zł., cukru za 248 tys., tkanin wełnianych, półwełnianych, bielizny i odzieży za 730 tys. zł, drzewa napółobrobionego za 737 tys., dykt klejonych za 322 tys., mebli giętych za 133 tys., świec za 126 tys., trochę przyborów sanitarnych, rur, naczyń blaszanych emaljowanych.

Z kolonij i mandatów belgijskich w Afryce czerpiemy bawełnę (347 tys. zł.), szellak, kopale, miedź. Wywóz do tych krajów, jak i do Tangeru, jest nieznaczny.

Do pozostałych kolonij Afryki Północnej dostarczyliśmy głównie rur (za 193 tys. zł), węgla (za 90 tys. zł), karbidu (za 55 tys. zł.), naczyń blaszanych emaljowanych. —

Jedynym produktem importowanym była ruda żelazna (za 268 tys. zł.)

Afryka Równikowo - Wschodnio zaopatrywała nas w koński ząb (za 130 tys. zł.), kakao (108 tys. zł.), sisal (123 tys. zł.), orzechy ziemne (88 tys. zł.), następnie w gumy wszelkie, drewno egzotyczne, goździki i kwiat goździkowy, rośliny garbarskie. Do tych kolonij szły m. in. nasze meble gięte, gliceryna.

Z Afryki Równikowo - Zachodniej sprowadzamy w pierwszym rzędzie kakao (za 3.000 tys. zł.), ziarna palmowe (za 2.027 tys.), orzechy ziemne (952 tys.), następnie banany, trochę kawy, włókien kokosowych, drzewa egzotycznego. Znaczny był import skór bydlęcych (za 235 tys. zł.) Wywieźliśmy tam naczyń blaszanych emaljow. za 193 tys. zł., drzewa napółobrobionego za 270 tys. zł., karbidu za 140 tys. zł., węgla za 90 tys. zł., nieco rur, mąki żytniej, wyrobów włókienniczych.

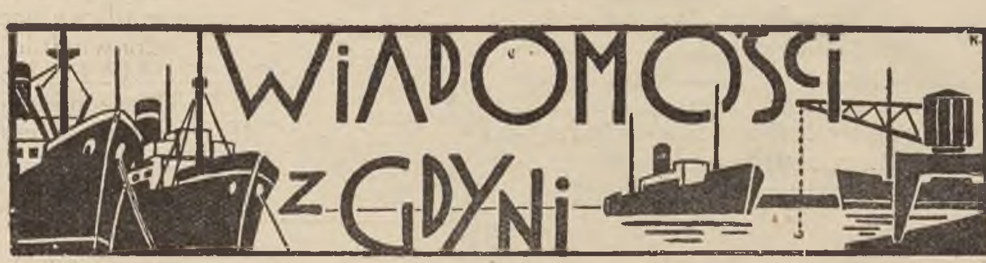
Wreszcie kolonje Afryki Południowej wywiozły do Polski rafję, rośliny garbarskie, morele, brzoskwinie, oraz importowały z Polski przedewszystkiem poważne ilości rur żelaznych i stalowych (za 1.221 tys. zł.), wszelkiej tarcicy za 124 tys., różnych narzędzi rolniczych za 93 tys., naczyń blaszanych emaljowanych za 64 tys., oraz glicerynę i trochę tkanin bawełnianych.

Pozostałe kraje nie miały już decydującego wpływu na nasze obroty z kolonjami. Jedynie z kolonij brytańskich w Ameryce Południ. przywieźliśmy za 31 tys. zł. fok i kretów, reszta przywozu jest rozdrobniona.

Jak z powyższego przeglądu widać, najpojemniejszemi rynkami zbytu dla polskiego wywozu są obecnie kolonje Afryki Północnej francuskiej, Afryki Południowej i Indje Brytańskie.

Zwiększenie dotychczasowego zbytu w tych kolonjach, w których polski towar jest już znany oraz rozwinięcie eksportu na obszarach jeszcze nie opanowanych przez nasz handel — jest zadaniem na najbliższą przyszłość.

Kazimierz Jezioranski.



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 10 bm. odbyło się posiedzenie Prezydjum naszej Izby pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora.

Na porządku dziennym obrad Prezydjum znajdowały się sprawy z zakresu wewnętrznej organizacji Izby, jak również sprawy, dotyczące zagadnień natury gospodarczej.

Na wstępie Prezydjum przyjęło do wiadomości sprawozdanie Wicedyrektora Izby Mgr. Józefa Kawczyńskiego z sytuacji finansowej Izby w roku ubiegłym, która to sytuacja naogół kształtowała się pomyślnie. Następnie Prezydjum ustaliło listę 5 kandydatów na członków Tymczasowej Rady Portu w osobach Prezesa Izby p. Stanisława Tora, Wiceprezesa Izby p. Feliksa Kollata oraz Radców Izby pp. Juljana Rummla, Inż. Napoleona Korzóna i Andrzeja Cienciały. Z tych pięciu kandydatów Pan Minister Przemysłu i Handlu powoła na rok bieżący dwóch członków Tymczasowej Rady Portu z ramienia Izby.

Dalej Prezydujm ustaliło kandydatury na sędziów honorowych Izby, które będą przedłożone najbliższemu Plenarnemu Zebraniu. Prezydjum również uchwaliło przedłożyć Plenarnemu Zebraniu wniosek o nominację na korespondenta Izby Dra Stefana Goldmana, dyrektora gdańskiego oddziału Centrali Rolników w Poznaniu. Wreszcie Prezydjum zatwierdziło regulamin obrad Sekcyj Izbowych.

Przechodząc do zagadnień natury ogólnogospodarczej, sprecyzowało Prezydjum stanowisko Izby do sprawy przeniesienia siedziby Instytutu Bałtyckiego do Gdyni, oraz utworzenia przez Instytut Morskiego Archiwum Gospodarczego. Do obu tych spraw Prezydjum ustosunkowało się pozytywnie, wychodząc z założenia, że działalność Instytutu Bałtyckiego z siedzibą w Gdyni, jak również będącego w stadjum prac organizacyjnych Morskiego Archiwum Gospodarczego, na wzór istniejących już zagranicą instytucyj o podobnym charakterze przyczyni się do pogłębienia wiadomości wśród sfer gospodarczych w dziedzinie zjawisk gospodarczych, związanych z handlem morskim, komunikacją morską i przemysłem osiadłym w porcie. Mieć również należy na uwadze, że istnienie w Gdyni Morskiego Archiwum Gospodarczego przyczyni się, ze względu na ześrodkowanie w nim danych, niezbędnych dla praktycznej działalności sfer zainteresowanych, do usprawnienia i racjonalizacji tej działalności.

W dalszym ciągu swych obrad Prezydjum wysłuchało referatu Wiceprezesa Izby Inż.

Dziedziula w sprawie podziału Pomorza na dwie strefy przy zastosowaniu obniżek taryf kolejowych na przewóz węgla. W związku z tym podziałem północna część Pomorza uzyskała warunki bardziej pomyślne niż część południowa. W związku z tem Prezydjum postanowiło, aby Izba przedstawiła w specjalnym memorjale Ministrowi Komunikacji stan sprawy, jaki zaistniał w związku z podziałem Pomorza na strefy, podkreślając w nim konieczność równomiernego zastosowania zniżek taryfowych w odniesieniu do przewozu miału dla celów przemysłowych.

Wreszcie Prezydjum omówiło sprawę udziału Izby i jej Radców w Kongresie Izb Przemysłowo - Handlowych, który ma się odbyć w Warszawie w lutym r. b. Ustalono mianowicie, że członkowie Prezydjum Izby i Przewodniczący Komisyj Izbowych zaznajomią się z całokształtem materjałów, przedkładanych na Kongres przez poszczególne Izby i ustalą ewentualny udział swój w dyskusji nad omawianemi na Kongresie zagadnieniami.

Pozatem Prezydjum uchwaliło zwołać Plenarne Zebranie Izby na dzień 30 stycznia r. b.

POLSKI PAROWÓZ DO CHIN A URZĄDZENIA PRZEŁADUNKOWE GDYNI.

W końcu listopada 1935 r. w Porcie Gdyńskim odbył się załadunek wysoce ciekawy: Fabryka H. Cegielski w Poznaniu wysłała do Chin pierwszy (próbny) parowóz dla Tow. Kolejowego „Kiangnan Railways Company Limited“ w Shanghaju. Dotychczas eksportowaliśmy przez Gdynię do Dalekiego Wschodu przeważnie żelazo handlowe (blachy, żelazo profilowe i drut). Parowóz firmy H. Cegielski jest pierwszą dużą maszyną, pierwszą znaczną sztuką towaru szlachetnego, wyekspedjowaną na Daleki Wschód.

Ekspedycję załatwiła Polska Agencja Morska, właściwy załadunek parowozu wykonała Stocznia Gdyńska za pomocą swego dźwigu pływającego, w obecności specjalnie delegowanego inżyniera firmy H. Cegielski.

Przeładunek odbył się zupełnie pomyślnie i zajął razem ok. 5 godzin, licząc od rozpoczęcia pracy dźwigu do jej ukończenia. Czas ten obejmuje nietylko właściwy załadunek (podniesienie lokomotywy z toru, przeniesienie jej do statku i opuszczenie do ładowni okrętowej), lecz i pracę przygotowawczą (olinowanie i zawieszenie na haku dźwigu) oraz uboczną (holowanie dźwigu).

Był to szczególnie pouczający przykład przeładunku drobnicowego. Coprawda, ciężar tej „drobnicy“ wynosił 55 ton, przewyższając o 10% nośność dźwigu, lecz pomimo to ładunek należał do tak zwanej „drobnicy“ (niemieckie określenie — „Stückgut“ jest dokładniejsze). Znaczenie tego przykładu jest dwojakie.

Po pierwsze unaocznił on jak dalece Port nasz umie wykorzystać swoje skromne środki techniczne, zastępując brakujące potężne wyposażenie mechaniczne dobrą wolą i nakładem pracy. Jest to cecha wysoce chwalebna i pożyteczna, atoli niepodobna na niej polegać na dłuższą metę.

Po drugie, wyjawił on w każdym szczególe wykonanego przeładunku, jak słabe jeszcze jest wyposażenie Portu Gdyńskiego, w szczególności, że brakuje w nim pływającego dźwigu przeładunkowego o dużej nośności. Rzeczywiście, gdyby szło o przeładunek parowozu 70-tonowego, to już nie mógłby wchodzić w rachubę dźwig Stoczni Gdyńskiej, a należałoby albo sprowadzić z Gdańska „Długiego Henryka“, albo uskutecznić przeładunek w Gdańsku (dźwig Stoczni Gdyńskiej posiada nośność 50 ton). Znowuż dla ciężarów mniejszych, lecz przeładowywanych w większych ilościach (naprz. partje maszyn w opakowaniach 9 — 10 t.), gdy kwestja czasu odgrywa znaczną albo decydującą rolę — koniecznem jest posiadanie pływającego dźwigu o znacznej nośności i odpowiedniej szybkości ruchów, które powinne być bardzo precyzyjne i rozmaite (poza podnoszeniem i opuszczaniem ciężaru także obrót i wypad oraz nieodzowny własny napęd pontonu).

Opisany przykład wskazuje na to, że nowoczesny port wymaga urządzeń, które nietylko pod względem ilości i sprawności, lecz i pod względem siły i mocy mogą wystarczyć dla pokrycia najwyższego możliwego, nie zaś przeciętnego wzgl. przewidzianego zapotrzebowania. W szeregu warunków, stanowiących o sile przyciągającej (konkurencyjności) portu, ta zasada jest jednym z najważniejszych.

Al. Grodziński.

BUDOWA PORTU RYBACKIEGO W WIELKIEJ WSI.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu podpisało umowę z Konsorcjum Francusko - Polskiem na budowę portu rybackiego w Wielkiej Wsi, której wykonanie przewidziane jest w okresie 2 lat.

Port ten posiadać będzie powierzchnię wodną 14 ha ujętą w basen ograniczony falochronami od strony zachodniej o długości 760 mtr. i od strony wschodniej o długości 320 m oraz molo wewnętrzne o dług. 160 m, dzielące basen na 2 części. W basenie tym przewidziana jest budowa 4 pomostów drewnianych, z których 3 mniejsze służyć mają dla kutrów rybackich, a jeden większy dla statków żeglugi przybrzeżnej. W ciągu r. b. przy budowie pow. portu wykonane zostaną mola zewnętrzne, ubezpieczenie brzegów, bocznica kolejowa i droga kołowa.

URUCHOMIENIE NOWEGO MAGAZYNU W PORCIE.

Dnia 10 bm. uruchomiony został nowowybudowany magazyn Związku Spółdzielni Spożywców R. P. „Społem" przy ul. Polskiej, pomiędzy magazynami firmy „Pantarei" i Monopolu Tytoniowego. Jest to magazyn murowany piętrowy, częściowo podpiwniczony. Długość jego wynosi 41 m a szerokość 30 m, posiada 1.239 m² powierzchni użytkowej oraz 830 m² powierzchni na biura, garaże i pomieszczenia gospodarcze.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W M. GRUDNIU 1935 R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w miesiącu grudniu 1935 r. *641.012,9* ton wobec 729.284,9 ton w m. listopadzie 1935 r. oraz 672.432,1 ton w m. grudniu 1934 r.

Ostatni miesiąc 1935 roku wykazuje 13,7%-owy spadek w porównaniu z ubiegłym miesiącem listopadem br. oraz nieznaczny 4,6%-owy spadek w stosunku do m. grudnia 1934 r.

Na uzyskanie tych obrotów złożył się przywóz zamorski — 149.278,9 ton oraz wywóz zamorski — 491.734 ton.

Przywóz zamorski (149.278,9 ton) w miesiącu sprawozdawczym jest rekordowym importem w okresie całego 1935 roku. Poprzedni rekordowy import miał miejsce w miesiącu marcu 1935 r. (138.588,6 ton). W porównaniu z importem ub. mies. listopada br. (11.435,6 ton) mies. sprawozdawczy wykazuje wzrost 33,9% oraz w stosunku do mies. grudnia 1934 r. — wzrost 63,3%. Nawet w porównaniu z ubiegłym rekordowym importem w mies. marcu 1935 r. import w m. grudniu 1935 r. wykazuje 7,7%-owy wzrost.

Ten poważny wzrost zawdzięczać należy przedewszystkiem czterem pozycjom towarowym: złomu żelaznego, fosforytów, owoców świeżych i bawełny. Import złomu żelaznego w miesiącu sprawozdawczym wyniósł rekordową liczbę 48.684 ton wobec 25.386 t. w mies. listopadzie r. b. (wzrost 91,8%). Datujący się już od szeregu miesięcy wzrost złomu żelaza ma swoje uzasadnienie w znacznej poprawie stanu zatrudnienia hutnictwa polskiego w roku ubiegłym (1935 r.) i wzrostowi ładunków tranzytowych, kierowanych głównie do Czechosłowacji. Odpowiednikiem wzrostu wytwórczości hutniczej jest wzmożenie się eksportu produktów hutniczych, który w roku 1935 osiągnie również rekordowe wyniki. Import fosforytów (21.950 ton) w mies. grudniu 1935 r. wykazał wzrost prawie że 3½-krotny w porównaniu z ubiegłym mies. listopadem (6.502 t.) Związany on jest w przeważnej mierze z krajowemi fabrykami nawozów sztucznych, dla których jest podstawowym surowcem. W miesiącu grudniu każdorazowo rozpoczyna się sezon na owoce południowe. Początek tego sezonu zapowiedział się bardzo dobrze. Import owoców świeżych wzrósł prawie że trzykrotnie w porównaniu z ub. mies. listopadem (12.409 t. wobec 4.712 t. w listopadzie). Po owocach najcenniejszym artykułem, który w grudniu 1935 r. wykazał rekordowy przywóz jest bawełna surowa. Przywieziono jej 13.100 ton wobec 9.940 ton w listopadzie tegoż roku. Podkreślić należy tu pewien udział tranzytu, który również wykazuje poważny wzrost. Do towarów, które wykazały wzrost w imporcie w stopniu nieco mniejszym należą: tłuszcze zwierz. sur. 189,8 t. (1.610 t.), garbniki — 1.446 t. (989 t.), skóry — 2.509 t. (1.826 t.), wełna — 2.577 t. (1.125 t.), juta — 2.323 t. (2.095 t.), celuloza — 1.186 t. (600 t.), owoce suszone — 851 t. (742 t.), szmaty — 676 t. (606 t.), wyroby żelazne i metalowe — 385 t. (307 t.), maszyny, aparaty i części — 849 t. (261 t.), oraz herbata — 136 t. (101 t.), Bardzo poważnie wzrósł również import pirytów — 5.060 t. wobec braku w mies. listopadzie.

Do pozycyj towarowych, które w miesiącu sprawozdawczym wykazały spadek należą: ryż surowy — 17 t. (250 t.), orzechy i migdały 153 t. (278 t.), kakao — 203 t. (1.132 t.), korzenie — 137 t. (152 t.), żywica — 196 t. (1.391 t.), śledzie solone — 1.266 t. (5.378 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 12.673 t. (25.588 t.), tran — 427 t. (876 t.), siarka — 181 t. (1.028 t.), przędza bawełniana — 76 t. (109 t.), kauczuk — 461 t. (876 t.), papier — 1.034 t. (1.651 t.), miedź — 678 t. (859 t.), cynk — brak w m. grudniu (102 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 594 t. (604 t.)

Szczegółowo ilustruje import zamorski w mies. grudniu 1935 r. w porównaniu z tym samym miesiącem 1934 r. poniższe zestawienie:

Import (tony)

	Grudzień 1935 r.	Grudzień 1934 r.
Ryż surowy	17	36
owoce świeże	12.409	4.571
owoce suszone	851	1.079
konserwy owocowe	—	26
orzechy i migdały	153	105
kawa	134	189
kakao	203	788
herbata	136	55
korzenie	137	69
nasiona oleiste	5.345	5.241
nasiona różne	124	12
rośliny i mater. roślinne	4	1
żywica	196	606
śledzie świeże	500	—
śledzie solone	1.266	174
rudy różne i wypałki pirytowe	12.673	2.902
piryty	5.060	660
oleje	158	166

smoła i smary	27	7
asfalt	—	36
tłuszcze i oleje roślinne	774	230
tłuszcze zwierz. sur.	1.898	531
tran	427	189
napoje alkohol. i wina	102	467
tytoń	2	81
siarka	181	212
przetwory chemiczne	288	459
farby	253	62
garbniki	1.446	529
fosforyty	21.950	9.871
sól potasowa	2.850	3.909
skóry	2.509	2.374
wełna	2.577	1.797
odpadki wełny	69	25
przędza wełniana	63	29
bawełna	13.100	7.194
odpadki bawełny	66	69
przędza bawełniana	76	33
len, konopie, sisal i inne włókna roślinne	95	96
juta	2.323	691
szmaty	676	437
kauczuk	461	160
wyroby gumowe	69	17
papier	1.034	677
papa, tektura	15	242
celuloza	1.186	398
żelazo surowe	260	—
metale różne	168	76
złom żelazny	48.684	34.816
miedź	678	596
cyna	50	18
cynk	—	5
wyroby żelazne i metal.	385	682
maszyny aparaty i części	849	187
części wagonów i lokomotyw	594	—
samochody, motocykle i części	61	17
różne	3.667	7.548
Razem	*149.279*	*91.396*

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (491.734 ton), wykazuje spadek w porównaniu z ubiegłym miesiącem listopadem (617.849,3 ton) oraz mies. grudniem 1934 roku (581.036,5 ton).

Spadek w porównaniu z ubiegłym miesiącem wyniósł 20,4% oraz w stosunku do mies. grudnia 1934 r. — 15,3%. Spadek ten spowodowała najpoważniejsza grupa artykułów wywozowych — węgiel eksportowy i bunkrowy. — Miesiąc sprawozdawczy w przeciwieństwie do importu jest jednym z najniższych wśród całego 1935 roku. W liczbach absolutnych ilość wymienionego węgla eksportowego wyniesie 372.416 ton wobec 485.295 ton w m. listopadzie 1935 r. węgla bunkrowego zaś 33.609 ton (44.344 ton). Jest to jedna z najniższych liczb eksportu węgla przez port gdyński. Wzrósł natomiast wywóz koksu z 7.920 ton (w listopadzie) na 16.015 ton (w m. grudniu 1935 r.) Poza węglem uległy obniżeniu następujące pozycje towarowe eksportu: mąka pastewna — 1.689 t. (3.020 t.), mąka — brak (128 t.), ryż — 68 t. (100 t.), nasiona i rośliny — 328 t. (679 t.), bekony — 1.364 t. (1.692 t.), jaja — 265 t. (1.685 t.), masło — 29 t. (983 t.), sól — 30 t. (208 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 148 t. (255 t.), przetwory mięsne 484 t. (1.014 t.), cukier — 6.010 t. (12.700 t.), makuchy — 4.653 t. (5.222 t.), soda — 527 t. (966 t.), saletra — 348 t. (3.877 t.), tkaniny — 459 t. (177 t.), wyr. z drzewa 430 t. (710 t.), papier — 889 t. (1.078 t.), celuloza — 1.300 t. (2.077 t.), żelazo surowe — brak (500 t.), wyroby żelazne i metalowe — 3.371 t. (4.926 t.), rury żeliwne, żelazne i stalowe — 1.650 t. (3.480 t.), oraz cynk — 730 t. (858 t.) Wśród powyższych wielu bardzo cennych pozycyj towarowych budzić musi pewne zastrzeżenia i zwrócić baczniejszą uwagę poważny spadek wywozu artykułów hodowlanych, jak bekonów, jaj, masła i przetworów mięsnych. Naogół ilość oraz wielkość tych pozycyj eksportu jest dość poważna. Jest natomiast cały szereg pozycyj eksportu, które wykazały wzrost: słód — 1.988 t. (1.563 t.), owoce świeże — 186 t. (27 t.), ptactwo bite — 272 t. (203 t.), cement — 970 t. (261 t.), koks — 16.015 t. (7.920 t.), melasa — 131 t. (brak), karbid — 408 t. (275 t.), biel cynkowa — 323 t. (269 t.), tranzytowa sól potasowa — 2.092 t. (411 t.), drzewo tarte — 19.069 t. (11.055 t.), dykty i forniery — 1.372 t. (1.345 t.), wyroby koszykarskie — 141 t. (41 t.), żelazo handlowe — 7.225 t. (6.580 t.) oraz blacha cynkowa — 559 t. (256 t.) Nieco korzystniej przedstawia się w miesiącu sprawozdawczym eksport drzewa tartego. Wobec braku odpowiedniej ilości statków pewne transporty tarcicy przesunięte zostały do wysłania dopiero na styczeń 1936 r.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w mies. grudniu 1935 r. w porównaniu z tym samym miesiącem 1934 r. poniższe zestawienie:

Eksport (tony)

	Grudzień 1935 r.	Grudzień 1934 r.
Zboże	—	314
strączkowe	47	28
mąka ryżowa	150	—
mąka pastewna	1.689	1.115
mąka	—	517
ryż	68	85
słód	1.988	1.096
owoce świeże	186	30
konserwy owocowe	28	1
nasiona i rośliny	328	590
szynki i inne peklowane	179	401
bekony	1.364	1.618
ptactwo bite	272	234
jaja	265	570
masło	29	9

cement	970	900
sól	50	623
rudy różne	—	722
węgiel eksportowy	372.416	477.415
węgiel bunkrowy	33.609	27.818
koks	16.015	25.753
oleje i parafina	5	8
tłuszcze zwierzęce surowe	148	15
przetwory mięsne	484	71
cukier	6.010	8.944
napoje alkoholowe	2	3
spirytus	45	87
makuchy	4.653	2.191
melasa	131	—
soda	527	325
karbid	408	108
farby	14	—
biel cynkowa	323	52
mączka kostna	—	240
sól potasowa	2.092	2.370
saletra	348	—
nawozy azotowe	5.082	10
skóry	32	4
tkaniny	459	431
bawełna i odpadki	141	25
bale i słupy	49	426
drzewo tarte	19.069	5.532
wyroby z drzewa	430	354
klepki	190	4
dykty i forniery	1.372	520
meble gięte	355	309
wyroby koszykarskie	141	8
papier	889	723
papa, tektura	153	895
celuloza	1.300	1
żelazo handlowe	7.225	—
metale różne	289	4.333
wyr. żelazne i metalowe	3.371	4.660
szyny kolejowe	16	4.556
rury żeliwne, żelazne i stalowe	1.650	405
cynk	730	1.351
blacha cynkowa	559	547
różne	3.389	2.290
Razem	*491.734*	*581.037*

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności. — Przyszło bowiem 428 statków (463) o pojemności 396.844 n. r. t. (425.713 n. r. t.), wyszło zaś 433 statki (443) o pojemności 391.117 n. r. t. (429.873 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-e miejsce, Polska — 2, Anglja — 3, Norwegja — 4, Niemcy — 5, Danja — 6, Stany Zjednoczone Am. Półn. — 7, Finlandja — 8, Grecja — 9, Włochy — 10 itd., wykazując korzystne przegrupowanie się Anglji z 4-go miejsca (w listopadzie) na 3-e (w grudniu), na niekorzyść Niemiec, które z 3-go miejsca (w listopadzie) przesunęły się obecnie na 5-e, Norwegji z 6-go miejsca (w listopadzie) na 4-e (w grudniu).

Odbiciem konfliktu włosko-abisyńskiego jest poważne przesunięcie się bander państw śródziemnomorskich: Włoch i Grecji.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w grudniu 1935 r. wyniósł 927,2 n. r. t. (910,8 n. r. t.)

Poważnej obniżce uległa średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie gdyńskim z 68 (w listopadzie) na 47 (w grudniu).

Średni postój statku wyniósł 50,2 godzin wobec 48,6 godzin w listopadzie 1935 r.

Ruch statków w miesiącu grudniu 1935 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N. R. T.	ilość	N. R. T.
Polska	49	50.802	48	50.526
W. M. Gdańsk	4	2.715	4	2.715
Anglja	23	41.570	27	46.440
Danja	61	36.453	62	33.643
Estonja	11	3.487	9	3.064
Finlandja	15	17.975	17	19.344
Grecja	2	4.988	4	11.281
Holandja	10	5.301	13	7.063
Jugosławja	1	3.205	—	—
Łotwa	7	6.602	5	5.030
Niemcy	66	43.575	64	37.010
Norwegja	37	41.821	36	41.440
Rumunja	2	4.509	2	4.509
Stany Zjedn. Am. P.	9	29.271	9	29.271
Szwecja	125	91.651	128	89.594
Włochy	3	8.828	2	6.096
Z. S. R. R.	3	4.091	3	4.091
Razem	428	396.844	433	391.117

Ruch pasażerów osłabł nadal bardzo poważnie. Przyjechało bowiem pasażerów ogółem 378 osób (441), w tem: z Anglji — 89 osób, Belgji — 28, Finlandji — 2, Szwecji — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 240, Danji — 8, Litwy — 1, Holandji — 4, Estonji — 1, Wysp Kanaryjskich — 2, Hiszpanji — 1 oraz via W. M. Gdańsk — 1. Wyjechało zaś 789 pasażerów (1.011), w tem: do Anglji — 23 osoby, Francji — 574, Stanów Zjedn. Am. P. — 184, Norwegji — 5, Szwecji — 2 oraz via W. M. Gdańsk — 1.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC LISTOPAD I GRUDZIEŃ 1935 R. WEDŁUG DANYCH POLSKIEJ AGENCJI MORSKIEJ.

Węgiel.

Eksport węgla z Gdyni i Gdańska był w miesiącu listopadzie szczególnie ożywiony i to przedewszystkiem do portów włoskich oraz innych śródziemnomorskich. Stawki frachtowe w tym kierunku wykazały pewien wzrost ze względu na oczekiwane sankcje, tak, że statki 7-8000 tonnowe do zachodnich portów włoskich można było otrzymać po stawce sh 10/3, a 5000 ton po sh 11/3. Te staw-

ki frachtowe w połowie miesiąca listopada wykazały wzrost o dalsze 6d.

Liczne ładunki 5-6000 ton odpłynęły z przeznaczeniem do Piräus, Aleksandrji, Bony i Algieru.

Z wzrostem stawki frachtowej w tym kierunku wzmocnił się równocześnie rynek frachtowy dla innych krajów. Tak np. stawki za węgiel do Północnej Francji wzrosły o fr. fr. 1,— za to., do Belgji zaś o 6d. do 9d. Jeśli w październiku można było jeszcze otrzymać statek 3.000 ton do Antwerpji za sh 4/— do 4/3 to już w miesiącu listopadzie płacono za statek tej samej wielkości sh 4/9.

Pewną tendencję zwyżkową wykazały stawki frachtowe do Szwecji a mianowicie o sh 1/—, np. w październiku płacono za 3000 ton do Stockholmu sh 4/—, gdy tymczasem w listopadzie płacono już sh 5/—. W niektórych wypadkach osiągano nawet stawki wyższe i to za statki terminowe. Eksport do Szwecji i Danji był bardzo ożywiony, gdyż kopalnie chciały jeszcze wykorzystać swój tegoroczny kontyngent. Prócz tego odprawiono mniejsze statki węglowe od 1—1200 ton do Islandji. Dalej poszukiwany był również tonaż terminowy od 1500—1800 ton do portów południowo - fińskich, gdzie także stosunkowo otrzymywano wysokie stawki a mianowicie sh 5/9 za to.

W miesiącu grudniu dał się odczuć znaczny zwrot w eksporcie. Co się tyczy Włoch, to w międzyczasie uchwalono sankcje ograniczyły bardzo eksport, ponieważ w tym kierunku wolno było odprawiać jedynie statki z ładunkiem, który był kompensacją za statki „Piłsudski" i „Batory". Ze względu na znaczny wzrost stawek frachtowych do Włoch, armatorzy wykazali wielkie zainteresowanie dla tych ładunków, jednakże z wyżej wymienionych powodów (sankcje) ilość ładunków była ograniczona i wykazał się zbyt wielki nadmiar tonażu. Skutkiem tego stawki frachtowe obniżyły się jak np. do Włoch Zachodnich do sh 10/— a nawet w połowie grudnia już z łatwością można było otrzymać tonaż każdej wielkości po sh 9/—. To samo można również powiedzieć o innych portach śródziemnomorskich jak: Aleksandrja, Piräus i o portach Morza Adrjatyckiego.

Stawki frachtowe do portów Morza Północnego i Bałtyckiego pozostały niezmienione, gdyż tutaj zaznaczył się pewien brak tonażu, który został spowodowany przez wzrost eksportu zboża z Gdańska i innych portów bałtyckich do portów Morza Północnego. Prócz tego dość duża ilość statków była zainteresowana w ładunkach drzewnych, gdyż fińscy i szwedzcy eksporterzy drzewa starają się przed zakończeniem sezonu opróżnić swoje składy, wobec tego płacą stosunkowo wyższe stawki.

Nadmienić należy jeszcze o eksporcie węgla do Ameryki Południowej, który również pozostaje pod wpływem sytuacyj politycznych. Tutaj płacono z początkiem listopada za 8000 ton do Buenos Aires sh 11/— a z końcem tego miesiąca sh 10/6, zaś z początkiem grudnia odprawiono 2 statki około 8000 ton już tylko po sh 10/—.

Sumując powyższe dane dochodzimy do wniosku, że w porównaniu z rokiem poprzednim zaznaczył się ogólny spadek eksportu węgla w roku bieżącym gdyż wywóz do Irlandji zupełnie ustał, ponadto zaś znane kontrakty między polskiemi kopalniami i Anglją doprowadziły do ustalenia pewnych granic w eksporcie węgla i skutkiem tego nie można było tyle towaru sprzedać, ażeby zadość uczynić zapotrzebowaniom rynkowym. Znaczne zapotrzebowanie polskiego węgla okazały również kraje skandynawskie, Ameryka Południowa i Las Palmas. Spowodu wyżej przytoczonych kontraktów kopalnie polskie nie mogły jednak uwzględnić ogólnego zapotrzebowania. — Byłoby zatem wskazane, by w roku 1936 starały się kopalnie o rozszerzenie eksportu.

Cukier.

W miesiącu listopadzie i grudniu eksportowano około 10.000 ton do portów południowo fińskich i Wazy. Stawki frachtowe do Południowej Finlandji wynosiły dla partji 1.200 ton z początkiem listopada sh 6/—, by później jednak w ślad ogólnych tendencyj zwyżkowych na rynku frachtowym, podnieść się na 6/3 a nawet 6/6. Około 10.000 ton eksportowano pozatem jeszcze do Hull.

Amoniak.

Eksport amoniaku do Hiszpanji z chwilą zawarcia traktatu handlowego między Polską a Hiszpanją został znowu znacznie ożywiony w drugiej połowie listopada. Wywóz utrzymał się jednak tylko do początku grudnia, gdyż później nie można było otrzymać dalszych kontyngentów eksportowych na ten rok. Przypuszczalnie ożywi się znowu wywóz w styczniu 1936 r. Godny uwagi jest jeszcze eksport większej ilości amoniaku do Japonji (ca. 8.000 ton).

Sole potasowe.

Towar ten jak zwykle corocznie eksportowany jest do portów południowo - fińskich i to w ilościach około 6 — 8.000 ton, przewożonych statkami linij regularnych.

Kartofle.

Należałoby jeszcze wymienić eksport kartofli, który przedewszystkiem skierowany był do Hiszpanji, Włoch i Malty i to w partjach około 500 ton, załadowanych również na statki linij regularnych w Gdyni. — Prócz tego warto wspomnieć jeszcze o mniejszych partjach do Anglji.

Zboże.

Uwzględniając początek sezonu, zauważa się znaczny wzrost eksportu zboża w listopadzie i grudniu. Największym odbiorcą była Belgja. W listopadzie np. eksportowano tylko z Gdańska do Antwerpji 35.000 ton a w grudniu 25.000 ton.

Stawki frachtowe wynosiły sh 3/6 w zł. za ciężkie zboże a sh 4/— w zł. za lekkie zboże.

Drzewo.

Frachtowanie drzewa ucierpiało do pewnego stopnia pod wpływem zmniejszonych dowozów z Polski i to dotyczy przedewszystkiem drzewa miękkiego. Mimo to jednak dał się zauważyć pewień wzrost stawek frachtowych do różnych portów i to za drzewo twarde około sh 2/— a za drzewo miękkie około sh 3/— do 4/—.

KURSY JĘZYKA FRANCUSKIEGO. W GDYNI.

Staraniem oświatowego stowarzyszenia francuskiego „Alliance française" organizowane są na terenie Gdyni kursy języka francuskiego. Kursy te podzielone zostały na trzy oddziały w zależności od zaawansowania słuchaczów w znajomości języka francuskiego. Pierwszy okres nauczania rozpoczynający się w zależności od oddziału w dniach 10, 13 i 14 stycznia, trwać będzie do dnia 1 czerwca br. Słuchacze kursów będą mogli po zdaniu egzaminu w końcu okresów nauczania otrzymywać świadectwa, wydawane przez Komitet Alliance Française. Świadectwa te będą zaopatrzone w pieczęć Konsulatu Francuskiego w Gdyni.

Informacji udzielają i zapisy przyjmują Konsulat Francuski w Gdyni — Kamienna Góra, ul. Sienkiewicza 36 oraz konsorcjum francusko - polskie, ul. 10 Lutego.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W GRUDNIU.

Grudniowy ruch w porcie gdańskim pod względem tonażu statków naogół był nieco słabszy niż w listopadzie tegoż roku, jednakże znacznie intensywniejszy niż w grudniu 1934 roku. Spadek ruchu z listopada na grudzień jest zjawiskiem normalnem, w przejściu od najruchliwszych jesiennych miesięcy roku do najspokojniejszych — stycznia i lutego. Wzrost ruchu w grudniu wobec grudnia poprzedniego roku przy równoczesnej mniejszej ogólnej liczbie dla ruchu tonażu w całym roku 1935 wobec całego roku 1934 świadczy o poprawie sytuacji, tembardziej że przecież grudzień 1935 roku nie miał tak znacznego eksportu węgla jak grudzień 1934 roku.

Ogółem weszło w grudniu do Gdańska statków morskich 352 o łącznej pojemności 247.694 t. r. netto, w tem z ładunkiem 155 statków z 114.730 t. r. n. pojemności, próżnych 184 statki z 124.812 t. r. n. pojemności i jako do portu ukrycia, zaprowiantowania lub bunkrowania 13 statków z 8.152 t. r. n. pojemności. Wyszło z portu statków morskich 350 z 233.139 t. r. n. pojemności, w tem z ładunkiem 316 z 198. 682 t. r. n., próżnych 19 z 24.810 t. r. n. pojemności i jako z portu ukrycia, zaprowiantowania, lub bunkrowania 15 z 9.647 t. r. n. pojemności.

Ruch ten był na wejściu o 13 statków i 10.904 t. r. n. pojemności ładunkowej większy niż w listopadzie i na wyjściu o 27 statków i 37.178 t. r. n. mniejszy niż w listopadzie.

Względem grudnia 1934 r. wzrost ruchu jest bardzo znaczny: 44 statki z 46.203 t. r. n. na wejściu i 41 statków z 47.982 t. r. n. na wyjściu, co przy uwzględnieniu spadku eksportu węgla względem okresu przed rokiem daje tem wyraźniejszy obraz ożywienia, które zapanowało obecnie.

Na pierwszem miejscu w ruchu okrętowym stały statki niemieckie — 111 z 54.421 t. r. n., na drugiem duńskie — 61 z 47.533 t., dalej szwedzkie — 59 z 35.543 t., fińskie — 13 z 21.434 t., norweskie — 29 z 20.731 t. i t. d.

URZĄD ROZRACHUNKOWY W GDAŃSKU DLA OBROTÓW Z RZESZĄ NIEMIECKĄ.

Protokół w sprawie przeprowadzenia umowy polsko - niemieckiej, który wszedł w życie 20 listopada 1935 r. i pozostaje w mocy przez czas trwania umowy z Niemcami, przewiduje utworzenie przy Banku W. M. Gdańska Urzędu rozrachunkowego, który jedynie będzie uprawniony do wydawania zaświadczeń rozrachunkowych na przywóz dokonywany z Niemiec przez firmy gdańskie i na wywóz tylko w ramach działu W. M. Gdańska w polskim planie wywozowym. Bezpośredni rozrachunek Urzędu tego z Niem. Kasą Rozrachunkową jest niemożliwy. Rozporządzanie kontem rozrachunkowem w Niem. Kasie przysługuje wyłącznie Pol. Tow. Handlu Kompensacyjnego. W Banku W. M. Gdańska Towarzystwo to posiada swoje konto w złotych. Opłaty pobierane przez Urząd gdański są takie same, jak w Polsce.

WIADOMOŚCI MORSKIE

STAN UNIERUCHOMIENIA ŚWIATOWEGO TONAŻU Z KOŃCEM 1935 R.

Stan unieruchomienia światowej floty handlowej wykazuje dalsze zmniejszenie, co widać z następującego zestawienia z latami poprzedniemi:

na 1 stycznia	1932	11.604.000
„	1933	14.592.000
„	1934	10.726.000
„	1935	6.507.000
na 1 grudnia	1935	4.847.000

t. r. brutto tonażu unieruchomionego.

Jak widać w ostatnim roku tempo „odunieruchamiania" i rozbiórki na złom najwidoczniej słabnie. Zjawisko to wymaga uspakajającego komentarza. Na ostatnią liczbę składają się bowiem takie pozycje jak unieruchomiony tonaż Stanów Zjednoczonych A. P., który zajmuje prawie połowę światowej liczby, bo aż 2.395.000 ton. Otóż ten tonaż, pozostały po pamiętnych pierwszych latach powojennych, prawdopodobnie nigdy już nie będzie uruchomiony, ale i na rozbiórkę oddaje się bardzo powoli. Poza tym olbrzymim tonażem najwięcej tonażu unieruchomionego posiada Anglja (795 tys. ton), Francja (486 tys. ton), Włochy (207 tys. ton), Holandja (165 tys. ton), Niemcy (150 tys. t.) i Grecja (132 tys. ton). —

OBRÓT TOWAROWY W PORCIE SZCZECIŃSKIM W R. 1935.

Po pomyślnym roku 1934 port szczeciński miał znów wzrost ruchu w roku 1935. Według danych prowizorycznych obrót towarowy sięgnął 6,1 milj. ton, co stanowi 97% obrotu towarowego roku 1913.

W roku 1934 osiągnięto poziom obrotu 5.725 t. co stanowiło 92% poziomu roku 1913. Wzrost w ostatnim roku obrotu towarowego portu wynosi względem roku poprzedniego okrągło 7%, co jest przez miejscowe koła uważane za wynik bardzo dobry. Jedynie odczuwać się ma duży brak drobnicowych ładunków co zresztą jest dziś zjawiskiem powszechnem.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W ROKU 1935.

Rozwój ruchu statków w porcie Antwerpji w roku 1935 uwydatnia się najlepiej z zestawienia liczb, dotyczących tego ruchu z ruchem w latach poprzednich.

Odnośne liczby przedstawiają się w sposób następujący:

	Ilość statków	Tonaż	Tonaż przeciętny statku	Stosunek % do r. 1929 (1929—100%)
1913	7.056	14.146.819	2.005	—
1921	8.076	12.980.874	1.607	—
1922	8.323	15.050.182	1.803	—
1929	11.582	24.325.103	2.100	100%
1930	11.002	23.465.452	2.133	96,4%
1931	10.559	22.388.342	2.120	92 %
1932	9.407	19.666.678	2.091	80,8%
1933	9.841	20.439.195	2.077	84 %
1934	10.305	20.536.384	1.993	84,4%
1935	11.125	22.041.022	1.981	90,6%

Z zestawienia tego wynika, że ruch statków w Antwerpji wykazuje stały wzrost po depresji roku 1932. Zwrócić przytem należy uwagę na fakt, że rok 1935 tak pod względem ilości tonażu jak i ilości statków wykazał wzrost znaczniejszy, niż w obu latach poprzednich. Mianowicie w porównaniu z rokiem 1932 tonaż wzrósł o 12% a ilość statków nawet o 18,2%. W stosunku do roku 1934 ilość statków wzrosła o 820, zaś tonaż o 1.504.638 t. r. n. co stanowi wzrost 8% względnie 7,3%.

Na ogólną ilość 11.125 statków, które zawinęły do portu w roku 1935 było pod banderą angielską 3.049 statków o łącznej pojemności 5.349.259 t. r. n., drugie miejsce pod względem ilości statków zajęła bandera niemiecka — 2.293 statków, ogólny tonaż tych statków jednak był wyższy niż statków angielskich, a mianowicie — 5.944.092 t. r. n., trzecie miejsce zajęły statki holenderskie — 1.441 o pojemności 1.360.578 t. r. n., czwarte norweskie 765 statków o pojemności 1.570.091 t. r. n., piąte — francuskie — 688 statków o pojemności 1936.897 t. r. n., szóste szwedzkie — 622 statki o pojemności 822.704 t. r. n., siódme belgijskie — 578 statków o pojemności 975.967 t. r. n., ósme duńskie — 507 statków o pojemności 798.325 t. r. n. i t. d.

ESTOŃSKA FLOTA HANDLOWA W ROKU 1935.

Na 1-go stycznia 1936 r. estońska marynarka handlowa obejmowała tonaż o pojemności ogólnej 143.000 ton rej. brutto. Rok 1935 uważany jest za dość pomyślny dla żeglugi estońskiej, której stan zatrudnienia względem roku poprzedniego znacznie się poprawił. Estońska flota z przyczyn klimatycznych unieruchamia zimą znaczną część swego tonażu,

jednakże w roku bieżącym unieruchomienie będzie mniejsze aniżeli w latach poprzednich.

W ciągu roku 1935 stan floty zwiększył się o 20 statków, w tej liczbie 16 parowców o pojemności 24.744 t. r. br., skreślono 18 mniejszych statków z 5.075 t. r. br., wobec czego wzrost wyniósł 16.669 t., czyli 13% względem stanu z przed roku.

BUDŻET FRANCUSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ NA ROK 1936.

W parlamencie francuskim zatwierdzono budżet marynarki handlowej na rok 1936 w wysokości 819.300.000 franków. W roku 1935 budżet wynosił 738.811.000 fr., w roku 1934 623.639.000 franków.

Na subwencje dla linjowej żeglugi z powyższej sumy na rok 1936 przewiduje się 466.345.000 fr., w tem 226.458.000 fr dla Compagnie Generale Transatlantique i 202.500.000 fr. dla Messageries Maritimes. Wysokość subwencji dla Co Generale Transatlantique tłumaczy się amortyzacją kosztów budowy s/s „Normandie", gwarantowanych przez państwo; Messageries Maritimes otrzymują tą samą kwotę co w roku ubiegłym.

Niewielką subwencję, w porównaniu z powyższemi, bo tylko 24.507.000 fr. otrzymuje Compagnie de Navigation Sud-Atlantique, a to dlatego, że utrzymuje linję, po wypadku z „L. Atlantique", dwoma przestarzałemi parowcami. Po uruchomieniu nowego statku, którego budowa rozpocznie się niebawem, subwencja dla tego towarzystwa będzie znacznie zwiększona.

„BALTONIA" ZOSTANIE SPRZEDANA.

Oddawna już krążyły pogłoski o tem, że dobrze w Gdyni znany statek Anglo-Baltic Line s/s „Baltonia" zostanie sprzedany i zastąpiony innym statkiem. Obecnie „The Scandinavian Shipping Gazette" potwierdza te pogłoski, podając przy sposobności ciekawą historję tego statku.

S/s „Baltonia" został zbudowany w roku 1902 w Middlesbrough dla Elder Dempster Co; nazywał się początkowo „Akabo" i był przeznaczony dla linji zachodnio-afrykańskiej tego towarzystwa. Swojemi danemi konstrukcyjnemi i urządzeniem wewnętrznem statek odpowiadał wymogom żeglugi do portów zachodniej Afryki. Dopiero w roku 1926 statek został sprzedany United Baltic Corporation dla jej linji Anglo - Baltic. Statek ma pojemność brutto 3.314 t., nośność 4.774 t. D. W., jest jednośrubowy i szybkość drogowa jego wynosi 13 węzłów. Wygodne są urządzenia kabinowe statku, które niegdyś odpowiadać musiały warunkom przewozu pasażerów na wodach kolonjalnych.

NOWE POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE KSIĘGOWANIA NALEŻNOŚCI FRACHTOWYCH.

Konferencja żeglugowa Indyj Holenderskich wprowadziła obecnie nowe postanowienia, dotyczące księgowania zgóry należności frachtowych, oraz klauzuli ryzyka wojennego. Otóż obecnie wszystkie księgowania frachtów winny zawierać zaprowadzoną od października klauzulę wojenną. Również nie wolno frachtów księgować zgóry dalej jak na przeciąg jednego miesiąca, nie włączając miesiąca bieżącego. Postanowienie ostatnie działało już od lipca ub. r., jednakże obecnie przyjęło ono charakter klauzuli stałej, dotyczącej księgowania frachtów. — Nowością jest jednak zwolnienie udziałowców konferencji od obowiązku uwzględniania klauzuli wojennej w ich notowaniach frachtowych. Linje więc mogą w dowolnej formie, ukrytej, lub jawnej, uwzględniać klauzulę wojenną w swych notowaniach frachtowych dla klientów.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZMIANA ROZPORZĄDZENIA W SPRAWIE ZWROTU CŁA PRZY WYWOZIE ZBÓŻ.

W Nr. 95 „Dzienniku Ustaw R. P." z dnia 30 grudnia r. ub. zostało opublikowane rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 18 grudnia 1935 r. w porozumieniu z Ministrami: Przem. i Handlu oraz Rolnictwa i R. R. — o zmianie rozp. z dnia 31 lipca 1935 r. w sprawie zwrotu cła przy wywozie zbóż strączkowych, nasion oleistych, produktów przemiału, grochu polerowanego i słodu (poz. 597).

ZWROT CŁA PRZY WYWOZIE MĄKI.

W „Dzienniku Ustaw R. P." Nr. 95 z roku 1935 ukazało się rozporządzenie, zmieniające wysokość stawki zwrotu cła od niższych gatunków mąki. Według dotychczasowych norm zwrot cła przy wywozie 100 kg mąki, wykazującej po spaleniu powyżej 2,5 proc. do 3,3 proc. popiołu wynosił 6 zł, obecnie granica zawartości popiołu podwyższona została do 3,6 proc., a jednocześnie stawka zwrotu cła obniżona została do 5,50 zł.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1936 r.

ZMIANY W REGLAMENTACJI HANDLU ZAGRANICZNEGO W BELGJI.

Belgijska Rada Ministrów na posiedzeniu, które miało miejsce w dniu 30. XI. 35 uchwaliła przystąpić do zniesienia stopniowego kon-

tyngentów wwozowych na artykuły przemysłowe.

Rząd belgijski skontyngentował dotychczas wwóz ok. 60 artykułów przemysłowych. Według przewidywań narazie jedynie trzecia część tych artykułów ma podlec rewizji. Węgiel nie zostanie włączony do listy tych artykułów. Natomiast istnieje przypuszczenie, że artykuły w rodzaju konfekcji, obuwia gumowego, mebli i sukna, których w imporcie do Belgji jest zainteresowaną nasza wytwórczość, nie będą podlegać reglamentacji w dotychczasowej formie. Początkowo wwóz tych artykułów będzie się odbywał na zasadzie pozwoleń wwozowych, ale pozwolenia te będą wydawane zupełnie liberalnie i każdemu importerowi, który zgłosi swe zapotrzebowanie do kompetentnego urzędu belgijskiego. Jeżeli rząd belgijski chwilowo pragnie jeszcze utrzymać pozwolenia wwozowe, to nie w zamiarze reglamentowania wwozu, a jedynie celem stworzenia sobie możności bliższego obserwowania importu w nowych warunkach artykułów dotychczas skontyngentowanych.

Rząd belgijski wychodzi z założenia, że dewaluacja franka belgijskiego przyczyniła się w dostatecznym stopniu do obniżenia kosztów wytwórczości w Belgji. W całym szeregu wypadków dewaluacja stała się dostateczną barjerą przeciw masowemu importowi artykułów zagranicznych, konkurujących z belgijską wytwórczością krajową.

Początkowo rząd belgijski dał wyraz swemu liberalizmowi w dziedzinie reglamentacji wyłącznie artykułów hodowlanych (mięso, masło). W utrzymaniu niskich cen na te artykuły zainteresowaną jest przedewszystkiem belgijska sfera robotnicza i klasa pracowników o niskiem wynagrodzeniu. O ile ceny na artykuły żywnościowe pierwszej potrzeby wykazałyby tendencje zwyżkowe, zaszłaby potrzeba podniesienia płac i wynagrodzeń, co spowodowałoby w konsekwencji podrożenie kosztów produkcji na artykuły przemysłowe i wpłynęłoby ujemnie na eksport tych artykułów. Rząd belgijski postanowił zatem sprzeciwić się energicznie zakorzenieniu się podobnej tendencji w gospodarce belgijskiej.

By uniknąć zarzutów forytowania interesów przemysłu kosztem rolnictwa. Rząd belgijski zdecydował się objąć polityką liberalizmu, w dziedzinie wwozu, również artykuły przemysłowe, a w pierwszym rzędzie te artykuły z pośród wytwórczości belgijskiej, w których zainteresowane są szerokie masy konsumentów, a więc np. tanie ubrania.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 27 GRUDNIA 1935 R.

ALGIER. Dekretem z 8. 12. 35 zostały ustalone cła od zapałek w następującej wysokości: § 648 — zapałki i patyczki zapałczane — prócz zapałek woskowych — w tar. minim. 200 fr. od 100 kg brutto, zapałki woskowe — 400 fr., pudełka i ich części z surowego drzewa — 225 fr., z surowego drzewa i kartonu lub papieru — 270 fr., z gumą elastyczną — 400 fr.

ARGENTYNA. Zarządzeniem Min. Finansów został zmieniony system nabywania dewiz na podstawie uprzednich pozwoleń przywozowych, a ustalenie kursu nabywania dewiz powierzone Bankowi Centralnemu. Dotychczas stosowany był pewien system przetargów dewizowych. Przy ustalaniu kursu Bank kierować się ma zasadą, że różnica między kursem oficjalnym i rynku wolnego wynosić będzie do 20% i stosowana będzie wobec towarów przywożonych bez uprzednich pozwoleń.

AUSTRALJA. Z dniem 11 listopada uległo zniżce z 45% na 20% ad val. cło na książki pochodzące z Nowej Zelandji.

Cło dumpingowe na papę ze słomy stosowane wobec Holandji zostało zniesione z dniem 21. 11. 35.

Złom metalowy importowany z kolonij brytyjskich (żelazny, miedziany i mosiężny) clony jest zgodnie z zarządzeniem z 30. 10. 35 według taryfy preferencyjnej.

Z dniem 29. 11. 35 wprowadzono szereg zmian ceł t. zw. „primage".

AUSTRJA. Rozważana jest sprawa reformy podatku obrotowego od artykułów włókienniczych. Zmiany wejdą w życie zapewnie z wiosną r. 1936. Obecnie pobierany jest od przędzy czesankowej i zgrzebnej podatek obrotowy w wysokości 0,5%, od przędzy bawełnianej oraz odpadkowej 0,4% od wartości w austrjackim punkcie granicznym wraz z cłem; do tego dochodzi dodatek kryzysowy 100% wymienionej stawki. Wyroby dziane bawełniane i wełniane opłacają podatek 6,7% oraz 100%-wy dodatek, t j. razem 13,4%.

Należy zaznaczyć, że omawianą powyżej reformą mają być objęte przędze wszelkiego rodzaju, więc obok wełnianych czesankowych także zgrzebne, oraz przędze bawełniane wigoniowe i t. p.

Cło na grape-fruits zostało obniżone z 6 na 3 złote korony od 100 kg.

Według rozporządzenia Banku Rumuńskiego dewizy za dostawy produktów naftowych do Austrji idące przez Triest i Fiume muszą być wpłacane zgóry.

BELGJA. Zniesione z dniem 9. 11. 35 cła na mięso z ważnością do końca r. 1935 wchodzą z powrotem w życie od dnia 1. I. 1936.

Złożony został parlamentowi wniosek o wprowadzenie zakazu produkcji i przywozu emulsyj z tłuszczów jadalnych.

W dniu 4 stycznia 1936 r. wchodzi w życie rozporządzenie królewskie, warunkujące przywóz do Belgji niektórych towarów zagranicznych, od umieszczenia widocznej nazwy kraju, w którym zostały te towary wykonane.

Zarządzenia obejmują:

Nr. Nr. taryfy celnej belg.

845 — Wyroby ze szkła zwykłego bez ozdób z innych materjałów osobno niewymienionych,

846 — Wyroby kryształowe i półkryształowe,

862 — Wyroby ze szkła, jak wazy, kubki do piwa i t. p. zaopatrzone w zamknięcia, osadzone i przybrane w metale inne niż szlachetne,

954 — Artykuły gospodarskie, kuchenne lub stołowe oraz naczynia domowe osobno niewymienione,

955 — Artykuły ornamentacyjne, umeblowania, biurowe i fantazyjne osobno niewymienione (np. popiersia, posążki itp.),

1006 — Noże nieskładane stołowe lub kuchenne,

1007 — Noże lub przyrządy do rozcinania kartek,

1018 — Artykuły gospodarskie, kuchenne lub stołowe i przyrządy domowe, przedmioty ornamentacji, umeblowania, biurowe i fantazyjne, osobno niewymienione,

1191b— Guziki osobno niewymienione z orzecha kamiennego (corozo) rogowe, celuloidowe, z twar-

dej kazeiny lub innych materjałów niewymienionych w niniejszej pozycji.

Nazwa kraju fabrykacji (na każdym artykule osobno) musi być widoczna i wykonana pisownią łacińską:

1) dla pozycyj Nr. 845, 846, 862 tar. celn. belg. — odcisk winien być wykonany za pomocą formy, piasku lub kwasu.

W wypadkach, uznanych przez Min. Spr. Ekonom. może ono upoważnić do zastosowania innych sposobów znakowania.

2) dla Nr. 954, 955, 1006, 1007 i 1018 T. C. B. odcisk winien być wykonany przez wybicie (frappe).

3) dla Nr. 1191 b. T. C. B. na grzbiecie każdego guzika — odcisk winien być wykonany przez wybicie (frappe) lub za pomocą formy.

BUŁGARJA. Według doniesień Izby Przem.-Handl. w Sofji ustalone zostały nowe premje kompensacyjne, przyczem wysokość premij ma tendencje zwyżkowe.

Dyrekcja Ceł podaje do wiadomości sposób taryfikacji mieszanin i odpadków gumy.

Bank Narodowy ogłosił, że kontyngenty jednorazowe nie będą rozdzielane, podobnie jak w r. 1935, z wyjątkiem obrotu z Niemcami. Podział innych kontyngentów będzie ogłoszony w styczniu rb.

Wszelkie towary, nawet wolne od cła, podlegają opłacie w wys. 2% ceny fakturowej na rzecz Instytutu Eksportowego.

CZECHOSŁOWACJA. Od 10. bm. dodatki do ceł na zboże uległy podwyższeniu.

Sbirka zak. 4. 12. ub. r. przynosi zakaz wywozu czechosłowackich banknotów. Zakazowi podlegają banknoty od 50 Kc. w górę. Banknoty drobniejsze i bilon mogą być wywiezione tylko przez podróżnych i to do maksymalnej wysokości 300 Kc. Zakaz nie porusza zasady, że podróżni mogą wywieźć z Czechosłowacji środki płatnicze wszelkiego rodzaju w wartości do 1000 Kc. miesięcznie.

Zakaz powyższy motywowany jest rosnącym coraz bardziej wywozem czeskosłowackich banknotów w celach zapłaty za nielegalny import, jako ucieczka kapitału dla celów spekulacyjnych i t. p. Banknoty te podlegają zagranicą disagio, są skupowane przez spekulantów i powracają drogą nielegalną do Czechosłowacji, obniżając temsamem wartość waluty.

DANJA. Z ważnością od 21. 12. 35 opłaty przywozowe od zbóż zostały ustalone następująco: A niemielone zboża: żyto 2,90 kor. duńskich od 100 kg (dotychczas 3,20), pszenica 0,45 (1,25), jęczmień 3,75 (4,15), owies 3,25 (3,25), mieszanka 3,50 (3,70), kukurydza 2,45 (3,00); B. słód — 4,70 (5,20); C. mąka, krochmal, grysik: a) produkty z żyta: mąka przesiewana 4,70 (5,15), gruba mąka — 2,95 (3,25), b) produkty z pszenicy 0,65 (1,80), c) produkty z jęczmienia 6,55 (7,25), d) produkty z owsa 6,50 (6,50), c) produkty z kukurydzy 4,30 (5,25); D. odpadki zbożowe i młynarskie 2,45 (3,00); E. inne produkty (a, b, c, e) 4,15 (3,75) i (c) 5,00 (5,50)

Ustawa walutowa została ostatecznie przyjęta przez parlament i wchodzi w życie niezwłocznie.

EGIPT. 14 listopada ub. r. ukazało się wyjaśnienie w sprawie taryfikacji niektórych rodzajów kartonu.

Opłaty celne od kartofli sadzeniaków zostały obniżone o połowę.

FRANCJA. Według obwieszczenia z 7. bm. tekst urzędowego wykazu towarów w zakresie drzewa został nowo ustalony i znacznie rozszerzony.

Dekretem z dnia 7. 12. 35 ogłoszony został dodatkowy kontyngent dla drzewa z poz. 128, 128 bis i 133 tar. franc. w wys. 1.450 ton do końca 1935 r. Jednocześnie wprowadzone zostały nowe przepisy taryfikacyjne w zakresie drewna importowanego.

Według obwieszczenia franc. ministerstwa rolnictwa kontyngenty przywozowe dla artykułów z żywicy udzielane będą półrocznie. Termin składania wniosków o przywóz na I półrocze 1936 roku upłynął 31. 12. 35.

Podział kontyngentu na masło odbywa się między importerami, którzy wnieśli podania przed 26. 12. 35, oraz w stosunku do dokonanego przez nich przywozu w obrocie 1. 1. 30 — 30. 9. 31.

Podział kontyngentów na nawozy sztuczne (ogr. przywozu z 4. 10. 35) następuje w/g importu dokonanego w r. 1933. W zakresie azotanu potasowego żadnych zmian nie wprowadzono dla Algieru podział kontyngentu uskutecznia Gubernator Generalny.

Dla podwójnego superfosfatu, superfosfatu amonjakalnego i potasowego kontyngenty rozdzielane są w 100% między importerów; rozdział następuje na okres roczny od 1. 11. 35 do 31. 10. 36, przyczem okres ten rozdziela się na dwa półrocza. W stosunku do nawozów fosfatowych, np. superfosfatu z kości, kontyngent przywozowy dzieli się począwszy od 1. 11. 35 w 80% między importerów (dotychczas 60%).

Zarządzeniem Min. Rolnictwa z dn. 18. 12. 35 premja od uprawy konopi została ustalona w wys. 1,20 fr. od 1 kg.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. **Wybrzeże Kości Słoniowej.** Dla towarów skontyngentowanych jako porty importowe zostały wyznaczone: Tabon, Grand-Lahou i Assinie.

GRECJA. Z dniem 19. 11. zostały wprowadzone zmiany celne w zakresie nawozów sztucznych z poz. 160 a.

HOLANDJA. Z dniem 1 grudnia przedłużone zostały kontyngenty na wwóz do Holandji następujących towarów (na uwagę zasługują zmiany w stosunku do poprzedniego okresu co do procentowej wysokości przydziału oraz okresu skontyngentowania):

Koce wełniane i półwełniane — okres bazowy: 1931/32 — ustawowy przydział: 80% wart. okr. baz. — okres skontyngentowania: 1. 12. 35 — 1. 12. 36.

Konfekcja męska i damska gumowa — okres bazowy 1930/31 — ustawowy przydział: 40% wart. i 70% wagi — okres skontyngentowania: 1. 12. 35—1. 12. 36.

Konfekcja męska — okres bazowy 1929/30/31 — ustawowy przydział: 30% wart. i 20% wagi — okres skontyngentowania: 1. 12. 35 — 1. 12. 36.

Konfekcja damska — okres bazowy 1929/30/31 — ustawowy przydział: 25% wart. i 20% wagi — okres skontyngentowania: 1. 12. 35 — 1. 12. 36.

Czapki i berety — okres bazowy: 1931/32 — ustawowy przydział: 25% wart. i 20% wagi — okres skontyngentowania: 1. 12. 35 — 1. 12. 36.

Nici bawełniane do szycia - okres bazowy: 1930/31 — ustawowy przydział: 25% wart. i 40% wagi — okres skontyngentowania: 1. 12. 35 — 1. 12. 36.

Ogrzewacze, kominki i części z kafli i żelaza — okres bazowy: 1933 — ustawowy przydział: 25% wartości — okres skontyngentowania: 1. 12. 35 — 1. 12. 36.

Piece żelazne i części oraz ognioodporne kamienne — okres bazowy: 1933 — ustawowy przydział: 25% wartości — okres skontyngentowania: 1. 12. 35 — 1. 12. 36.

I. Emaljowe wanny i II. zbiorniki do wody w klozetach — okres bazowy: 1932/33 — ustawowy przydział: I. 20% wart. II. 40% wart. — okres skontyngentowania: 1. 12. 35 — 1. 12. 36.

Od dnia 19 listopada 1935 r. obowiązuje podwyższona opłata monopolowa na importowane do Holandji wyroby koszykarskie, która wynosi hfl. 11,— od 100 kg.

Jest to opłata wybitnie prohibicyjna, równająca się 50% wartości towaru.

Według informacyj prasowych skontyngentowany ma zostać przywóz szczupaków i łososi świeżych, mrożonych z wyjątkiem łososi w puszkach blaszanych.

Zarządzeniem z dn. 12. 12. 35 skontyngentowany został wwóz do Holandji wszystkich rodzajów dykty, za wyjątkiem dykty olchowej i brzozowej. Okres skontyngentowania — 1. 12 1935 — 1. 4. 1936 r. — Okres bazowy — r. 1934. Ustawowy przydział kontyngentu wynosi 50% przeciętnego, cztero-miesięcznego przywozu wagowego w okresie bazowym.

W dniu 19. 11. 35 weszła w życie nowa opłata monopolowa na wyroby koszykowe: 11 Hfl. za 100 kg., zamiast 6 Hfl. Jest to opłata zupełnie prohibicyjna i równa się przeszło 50% wartości towaru.

INDJE HOLENDERSKIE. Kontyngenty dla tkanin kolorowych zostały przedłużone o 6 miesięcy.

Okres skontyngentowania niebielonych wyrobów bawełnianych ustalony jest od 1. 11. 35 do 31. 12. 36. kontyngentami objęto pozycje 1523 do 1542, jednak rozporządzenie wykonawcze ustala kontyngenty narazie dla poz. 1523 — 1533.

ISLANDJA. W związku z pogorszeniem sytuacji dewizowej (m. in. z powodu zawieszenia wpływów płatniczych z Włoch) banki islandzkie wprowadziły obostrzenia w inkasie weksli. Kwoty w koronach islandzkich są wnoszone na konta zamknięte i mają służyć na pokrycie zakupów towarów krajowych.

JUGOSŁAWJA. 5. bm. weszła w życie zwyżka cła na rury i łączniki.

KANADA. Według deklaracji obecnego rządu. uczynionej w związku z nowo zawartym traktatem handlowym między Kanadą a Stanami Zjednoczonemi — ma być w czasie nadchodzącej sesji parlamentu zniesiony (naogół) system ewaluacji celnej z urzędu, co obejmowałoby również ewaluację niektórych gatunków obuwia gumowego.

ŁOTWA. Z dniem 23. 12. 35 wprowadzono nowe cła na owoce południowe oraz niektóre artykuły przemysłowe, m. in. zegarki i ich części, tkaniny aksamitne i plusze, tkaniny z jedwabiu sztucznego, dywany wełniane, wyroby dziane z jedwabiu, ubrania i bieliznę.

MAROKKO. Urząd kontroli wywozu wprowadza kontrolę eksportu skór pod względem jakości, klasyfikację i stemplowanie wywożonego towaru.

NIEMCY. Z dniem 16. 12. 35 została zmieniona poz. 401 — 412 taryfy celnej (wyroby jedwabne) a jednocześnie spis towarów do taryfy celnej uległ zmianie.

Z dniem 1 grudnia 1935 r. weszło w życie rozporządzenie zmieniające wymiary przewidziane w taryfie dla drzewa wwożonego do Niemiec w/g określonych pozycyj celnych. Zmiany ułatwiają import, zwiększając dotychczasowe wymiary drzewa.

Na mocy trzeciego rozporządzenia wykonawczego do ustawy dewizowej, wchodzącego w życie w dniu 6 grudnia 1935 r. wprowadzony został zakaz przywozu oraz przesyłania marek niemieckich w banknotach z zagranicy oraz zakaz przyjmowania przez odbiorcę krajowego banknotów niemieckich pochodzących z zagranicy. Banknoty markowe mogą być przywożone lub przekazywane z zagranicy tylko za specjalnem zezwoleniem. Wyjątek stanowią przekazy banknotów z zagranicy przeznaczone dla niemieckich instytucyj kredytowych z poleceniem zapisania kwoty przekazu na konto zamknięte (Notensperrkonto). Ponadto zezwala się podróżującym obcokrajowcom na przywóz banknotów niemieckich przy przekraczaniu granicy w wysokości nieprzewyższającej kwoty RM 30,—. Podróżni podpadający według niemieckiego prawa dewizowego pod pojęcie krajowców (Deviseninländer), z przywileju tego korzystać nie mogą.

W wykonaniu powyższego rozporządzenia przekazy marek niemieckich w banknotach z zagranicy winny być w przeciągu trzech dni zgłoszone w kompetentnym Urzędzie Dewizowym z podaniem nazwiska i adresu nadawcy. Urząd Dewizowy zawiadamia skolei zagranicznego nadawcę o istniejących przepisach z żądaniem deklaracji, czy przesyłka ma być zwróconą nadawcy czy też wpłaconą na konto zamknięte (Notensperrkonto) jednej z instytucyj kredytowych Rzeszy. W wypadku jeżeli zagraniczny nadawca odpowiedniej deklaracji nie złoży kwota przesłana zostanie wpłacona na konto depozytowe (Hinterlegungskonto) nadawcy przy Deutsche Golddiskontbank.

Zakaz przyjmowania banknotów niemieckich pochodzących z zagranicy znajduje swoje zastosowanie wtedy, jeżeli odbiorca, względnie osoba dokonywująca pewnych płatności w kraju z polecenia nadawcy banknotów, ma pewność lub przypuszczać winien, że banknoty te zostały wprowadzone z zagranicy. Za „wprowadzone“ w sensie tego rozporządzenia uchodzą również banknoty markowe przesłane obcokrajowcom z Rzeszy, wbrew przepisom zakazującym przesyłania marek niemieckich w banknotach z zagranicy.

NORWEGJA. Wydane zostały przepisy co do taryfikowania szeregu artykułów, m. in. wstążek bawełnianych, pomp naftowych i benzynowych, butelek i t. p.

Wydany został spis dozwolonych do przywozu przetworów farmaceutycznych.

W myśl orzeczenia z 5. 12., przywóz szeregu aparatów elektrycznych poddany zostaje z dn. 1. 1. 36 kontroli.

PALESTYNA. Według wyjaśnień Board of Trade wolne są od cła określone surowce do wyrobu papieru (np. papka drzewna, klej zwierzęcy, kazeina i t. p.) i do wyrobu szkła (ogniotrwałe kamienie etc.), oraz z pośród odpadków metalowych także odpadki żelazne, miedziane, mosiężne i cynowe, o ile mogą być użyte jedynie do przetopienia.

Zgodnie z żądaniami kupiectwa kontyngent przywozu zboża został ustalony na I kwartał 1936 r. w wys. 4.000 ton, a mąki — 2.500 ton.

RUMUNJA. Opłata dodatkowa w wys. 12% znajduje zastosowanie również do wszystkich towarów znajdujących się w komorach i składach celnych. Przy towarach sprzedanych w drodze licytacji odtrąca się również tę 12%-wą opłatę.

Przeciętne wartości ustalane przy pobieraniu podatku luksusowego i obrotowego w zakresie importu zostały począwszy od 11. 12. 35 podwyższone o około 30%.

Główna Komisja Celna wydała szereg orzeczeń co do taryfikacji i clenia wyrobów żelaznych.

Orzeczeniem ministerjalnem pozwolenia przywozowe na przyszłość będą miały ważność w ciągu 6 miesięcy (dotychczas 3 mies.). Dotyczy to również pozwoleń już wydanych a jeszcze niewykorzystanych.

W okólniku do urzędów celnych zarządziło Min. Finansów w związku z nowym systemem handlu zagr., że, poczynając od 1. 12. 35, poza opłatami pobieranemi dotychczas mają być opłacane taksy dodatkowe od wartości w wys. 12% od wszystkich wywożonych artykułów naftowych. Jednocześnie wprowadza się 12% opłatę dodatkową od wszystkich importowanych towarów.

Dziennik Urzędowy z 9. bm. zawiera dekret ustanawiający nowe opłaty kontyngentowe pobierane od tkanin bawełnianych.

Premja walutowa została ustalona w wysokości 38% dla wszystkich dewiz zakupywanych przez Bank Narod. Premję w tej samej wysokości opłacają importerzy przy nabywaniu potrzebnych na ich płatności dewiz silnych.

PERSJA. Rząd Iranu nie ma obecnie zamiaru zawierać umów celnych taryfowych, lecz chce utrzymać nadal dwukolumnową taryfę, przyznając niższe stawki państwom, które zawrą lub już mają umowy handlowe z Iranem, stosując zaś wyższe do wszystkich innych. Natomiast opracowany jest projekt zmiany wielu stawek obecnych w celu powiększenia dochodów z cła.

Nowa taryfa ma być niższa dla towarów stanowiących artykuły pierwszej potrzeby w szczególności np. wyrobów bawełnianych, cukru itd., będzie zaś podwyższona dla przedmiotów drugorzędnych dla ludności irańskiej i przedmiotów zbytku.

Obecnie opracowywane są materjały ogólne i prawdopodobnem jest wprowadzenie w lecie 1936 większości potrzebnych poprawek.

STANY ZJEDN. A. P. Wątrobianka (z wątroby wieprzowej, cielęcej i wołowej) zmieszana z mięsem wieprzowem i cielęcem podpada w/g orzeczenia amerykańskich władz celnych pod poz. 706 am. tar. celnej ze stawką 6 centów od 1 lb.

Ogłoszone zostały postanowienia co do taryfikacji szeregu artykułów, m. in. ołówków w oprawach z drzewa, dywanów wełnianych i t. p.

Według orzeczenia Sądu celnego sztuczne jelita do kiełbas z żelatyny mają być clone w/g poz. 1558 (osobno niewymienione towary) ze stawką 20% od wartości.

SYRJA. Z dn. 10. 12. 35 zostały obniżone stawki celne od biszkoptów o 20%.

Wprowadzone zarządzenia o przywozie tłuszczów jadalnych przewidują sposób opakowania, zawartość i znakowanie pochodzenia.

SZWAJCARJA. W dzienniku urzędowym z 16. 12. 35 r. zostało ogłoszone zarządzenie Sekcji Importowej co do podziału kontyngentu **polskiego** dla drewna okrągłego szpilkowego. Połowa kontyngentu przypadającego na r. 1936 będzie rozdzielona i dopuszczona do przywozu w zimie r. 1935/36, a reszta w jesieni 1936 r. Podanie o przywóz w ramach pierwszej części kontyngentu wniesione musiały być do 26. 12. 35 Firmy handlujące drewnem dopuszczone są do przywozu tylko w tym wypadku, o ile wykażą, jakim tartakom dostarczyły drewno.

WĘGRY. Z dniem 8. 12. 35 weszło w życie rozporządzenie Min. Skarbu, ustalające warunki zwrotu cła przy wywozie tłuszczów wieprzowych słoniny i smalcu, oraz wprowadzające zwrot cła przy wywozie świeżych i solonych grzybów, spirytusu, konserw mięsnych i puszków do pudru.

W związku z wydanemi zarządzeniami o przedłużeniu moratorjum płatności zagranicznych dotychczasowe postanowienia obowiązywać będą do 22. 12. 36 r.

Z dniem 1. 1. 1936 weszło w życie zarządzenie o zryczałtowaniu podatku obrotowego od wyrobów włókienniczych, które za podstawę bierze rodzaj przędzy użytej do wyrobu przetworzonych artykułów. Według norm projektowanych, przędza jednonitkowa podlega podatkowi zryczałtowanemu w wysok. 45%, apretowana 42%, a skręcana — 39%. Przędze do sprzedaży detalicznej obciążone są podatkiem w wys. 24%. a przędza z konopi 15%; tkaniny przy imporcie 20%, a w obrocie krajowym 15%. Taka sama stawka odnosi się do wyrobów gotowych. Bielizna biała opłaca 20% przy imporcie i 12% w obrocie krajowym.

Z dniem 18. 12. 35 wydane zostały zarządzenia, wprowadzające szereg zmian celnych w związku z taryfikacją m. in. artykułów chemicznych, nici gumowych, skór bydlęcych, rurek szklanych, tkanin z papieru, narzędzi lekarskich, przędzy z azbestu, guzików szklanych.

Systemem pozwoleń przywozowych objęto: poz. 325 — alkohol metylowy, poz. 377 — krochmal ryżowy, poz. 378 — krochmal z pszenicy i kukurydzy, poz. 381 — klajster.

WIELKA BRYTANJA. Ogłoszone zostały postanowienia w zakresie clenia rur stalowych niespawanych, wynikające ze zmiany układu szwedzkiego. Cło wynosi dla rur o wartości mniej niż 13 Ł. za 1 tonnę — nie więcej niż 5 Ł. od tonny; dla rur wartości powyżej 15 Ł. — nie więcej niż 20% od wart.; dla rur o wart. od 13 do 15 Ł. równa się różnicy między ceną a 18 Ł.

Z dniem 12. 12. 35 nastąpiła podwyżka cła na olej z siemienia lnianego, na szpilki do gwoździ.

Z dniem 10. 12. 35 zwolnione zostały od cła olejki eteryczne „neroli" i „petitgrain". Od cła t. zw. kluczowego zwolniono wyroby ze szkła dętego, instrumenty naukowe i inne.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Charbinie interesuje się importem niektórych preparatów chemicznych z Polski. P/33518/47/Ż.

Poważna firma w Capetown chce nawiązać stosunki z polskiemi wytwórniami papieru drukarskiego. — P/33433/61/Ż.

Firma w Amsterdamie interesuje się dostawami porcelany technicznej (izolacyjnej) do Holandji.

Firma w Londynie interesuje się importem różnych wyrobów papierowych z Polski. P/33429/61/Ż.

Poważna firma w Capetown interesuje się dostawami szkła perfumeryjnego. P/32602/47/Ż.

Firma w Casablanca interesuje się importem szklanek do Marokka francuskiego. P/32479/3R/Ż.

Firma agenturowa w Capetown chciałaby importować papier z Polski. P/31522/64/Ż.

Istnieje możliwość zbytu wirówek do mleka na rynku amerykańskim. P/31427/45/Ro.

Firma południowo-afrykańska interesuje się nawiązaniem kontaktów z wytwórcami obuwia odzieży oraz tkanin meblowych. P/335/24/3B/M.

Firma holenderska poszukuje kontaktów z pierwszorzędnymi wytwórcami kamizelek i pulloverów bawełnianych i półbawełnianych pończoch i skarpetek, rękawiczek skórkowych i dzianych, worków. P/31922/64/M.

Firma holenderska poszukuje dykty olszowej nieklejonej do wyrobu pudełek do cygar. P/32721/40/C.

Polska firma w Albanji zainteresowana jest w szerokim zakresie wprowadzeniem towarów polskich na tamtejszy teren. E/30950/3D/Ch.

Agent w krajach Brytyjskich obejmie zastępstwa polskich firm eksportowych. E/30671/21/Ch.

Firma szwedzka pragnie zastępować interesy firm polskich eksportujących wyroby sanitarne i inżynieryjne. E/32478/21/Ch.

Poważna firma albańska, posiadająca wyrobione stosunki wśród odbiorców, zainteresowana jest objęciem przedstawicielstw na towary żelazne, naczynia emaljowane i t. d. E/28306/3D/Ch.

Agentura palestyńska może zastępować interesy polskich eksporterów. E/31626/21/Ch.

Kupiec polski zamieszkały w Niemczech (terytorjum Saary) pragnie reprezentować polskie firmy eksportowe. E/29765/4C/Ch.

Ciesząca się przychylną opinją firma indyjska pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami. — E/32111/21/Ch.

Fachowy agent szwedzki zainteresowany jest otrzymaniem zastępstwa na wyroby włókiennicze i łokciowe. E/23950/21/Ch.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

GDYŃSKI RYNEK OWOCOWO - KOLONJALNY

Od Redakcji

Redakcja naszego Biuletynu śledząc za rozwojem gdyńskiego rynku importowego, a nadewszystko tych jego działów, które w ostatnim roku zaakcentowały poważniejszemi obrotami dążenie do stworzenia z Gdyni wielkiego centrum handlowego obejmującego swym zasięgiem i wpływami nietylko bezpośrednie zaplecze portu gdyńskiego, lecz również kraje nadbałtyckie, korzystające dotychczas z usług ośrodków handlowych bardziej na zachód wysuniętych, postanowiła z początkiem roku bieżącego wprowadzić regularną obsługę informacyjną tych gałęzi handlu.

W tym celu zostaje wprowadzony specjalny dział p. n. „Gdyński rynek kolonjalno-owocowy", w ramach którego znajdzie należyte odzwierciedlenie każda z tych gałęzi handlu, które wykazują tendencje rozwojowe i przyczyniają się do wytworzenia w Gdyni ośrodka handlowego. Znając trudności, z jakiemi spotykają się gdyńscy kupcy i importerzy, będziemy starali się przez wskazywanie mankamentów i niedociągnięć w naszym aparacie administracyjnym przyśpieszać pokonywanie tych trudności, wychodząc z założenia, że dobro sprawy wymaga objektywnej oceny każdego zjawiska i zagadnienia, a do takiej w pierwszym rzędzie organ Izby Przemysłowo - Handlowej jest powołany.

Wierzymy, iż zamierzenia i praca nasza znajdzie należyte zrozumienie u sfer zainteresowanych i przyczyni się do wyświetlenia wielu stron ich pracy, noszącej częstokroć charakter pionierski.

HANDEL IMPORTOWY W GDYNI.

Jakkolwiek handel importowy Gdyni, jako jedynego suwerennego portu Polski, nie idzie w parze z rozbudową techniczną i rozwojem samego portu, to jednak reprezentowany on już jest przez około 50 firm, nastawionych na import towarów kolonjalnych, owoców południowych, śledzi, ryb i konserw rybnych, ziarn kakaowych, ziół leczniczych, jelit, tłuszczów jadalnych, tłuszczów technicznych, skór surowych i bawełny surowej.

Osiedlanie się firm importowych w Gdyni datuje się od roku 1927. Podczas, gdy w roku 1927 czynnych było w imporcie 3 firmy, to już w roku 1929 liczba ich wzrosła do 6-ciu firm, w roku 1931 — do 11 firm, w roku 1932 — do 22 firm, w roku 1934 — do 36 firm, a w styczniu 1936 r. do 52 firm. Oprócz firm handlowych istnieje od dłuższego czasu na terenie portu gdyńskiego przemysł ryżowy i olejarski, który w ostatnich latach doznał zwiększenia przez przemysł śledziowo - rybny, chemiczno - farmaceutyczny oraz przez kilka placówek t. zw. przemysłu handlowego (zakłady uszlachetniania owoców, dojrzewalnie bananów, palarnie kawy, łuszczarnie pestek morelowych, pakownie herbaty i pieprzu).

Napływ firm do Gdyni, jak wynika z powyższych cyfr, odbywał się głównie w okresie obowiązywania morskich ceł preferencyjnych, wprowadzania ułatwień w odprawach celnych, największej rozbudowy technicznej portu oraz w okresie, kiedy poza rozbudową techniczną portu zaczęło się rozbudowywać w szybszem niż poprzednio tempie samo miasto Gdynia i liczba jego mieszkańców rosła z roku na rok bardzo znacznie.

Rozwój handlu importowego w Gdyni odbywa się zasadniczo w odmiennych warunkach, niż rozwój handlu we wszystkich innych portach świata. Gdy w państwach innych powstanie i rozbudowa portów następowały drogą ewolucji naturalnej, t. j. spowodowanej koniecznością gospodarczą danego państwa i ciągnęły się długiemi okresami a ich znaczenie rosło wraz z ogólnym rozwojem handlu w krajach zaplecza, jaki dany port obsługiwał i wskutek tego handel importowy musiał się tam osiedlać, to port gdyński powstał w rekordowem tempie wtedy, gdy ekspansja handlowa Polski wskutek ogólnej depresji gospodarczej świata natrafiała na bardzo znaczne przeszkody i handel polski miał już swoją określoną strukturę wewnętrzną, rozmieszczenie geograficzne w kraju oraz koneksje zagranicą, na których kształtowanie się, Gdynia jako ośrodek handlowy, jak dotąd nie zdołała wywrzeć większego wpływu.

Pomimo powyższego, w historji rozwoju handlu importowego w Gdyni istniał jeszcze do niedawna okres wybitniejszego zainteresowania dla osiedlania się firm importowych w porcie gdyńskim. Głównym motywem tego, była nadzieja na specjalne korzyści, jakich spodziewano się po zainstalowaniu w nowym, jedynym porcie polskim. Liczono, że poza ulgami podatkowemi, przyznane będą dla firm importowych w Gdyni specjalne kontyngenty przywozowe na towary reglamentowane, interesujące firmy gdyńskie. W tym kierunku były nawet pewne przyrzeczenia ze strony czynników miarodajnych i naogół w teorji jest przychylne ustosunkowanie się odnośnych czynników w powyższej kwestji; w praktyce natomiast wygląda to zupełnie inaczej. Firmy importowe gdyńskie, nietylko, że nie otrzymują na artykuły ich interesujące większych przydziałów, lecz bardzo często są nawet gorzej traktowane od firm, mających swe siedziby wewnątrz kraju i na terenie

W. M. Gdańska. Stan ten tłumaczą czynniki miarodajne obostrzoną reglamentacją przywozową oraz nieprzychylnem ustosunkowaniem się ze strony organizacyj gospodarczych krajowych do zwiększenia kontyngentów dla firm gdyńskich. Do bardziej szczegółowego omówienia sprawy kształtowania się stosunków na tym odcinku wypadnie nam jeszcze powrócić. *J. G.*

KRONIKA

PRZEBIEG AUKCYJ OWOCOWYCH W GDYNI.

Aukcje owocowe Sp. z o. o. w Gdyni. — Zarząd Aukcyj Owocowych w Gdyni wystawił w dniu 13 bm. następujące partje owoców i warzyw na aukcje:

770 skrzyń pomarańcz palestyńskich
200 „ „ hiszpańskich
100 „ grapefruits
890 klatek pomidorów kanaryjskich.

Największe zainteresowanie i popyt miały pomarańcze. Ceny osiągnięto stosunkowo dobre. Natomiast pomidory nie znalazły chętnych nabywców i w rezultacie przeszło 75% zaoferowanej ilości musiano zdjąć z przetargu.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę względnie wielką liczbę uczestników obecnych na aukcji — to należy dziwić się, że nawet tak małe ilości zaoferowanego towaru nie zostały całkowicie rozebrane.

Końcowy rezultat przetargu przedstawia się:

Sprzedano:

695 skrzyń pomarańcz palestyńskich po ca zł 1,02 za 1 kg
175 skrzyń pomarańcz hiszpańskich po ca zł 0,96 za 1 kg
50 skrzyń grapefruits po ca 30 zł za skrzynię
153 klatek (10 kg) pomidorów po ca 10 zł za klatkę.

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

W dniu 15. bm. nastąpił podział w Centralnej Komisji Przywozowej tłuszczów technicznych na okres styczeń — luty br., a w dniu 16. bm. podział kontyngentów na następujące towary:

P. T. C.	TOWAR	KRAJ
60	pomarańcze, mandarynki, cytryny	Grecja
594	przędza wełniana	Czechy
619	aksam. welwety, plusze bawełniane	„
1136	samochody	„
276	rumy, araki	Anglja
598—603	tkaniny wełniane	„
730 p. 1	opony samoch., motocykl. i samolotowe	„
730 p. 2	opony rowerowe	„
752	dętki	„
824	kalka płócienna	„
842	obrazy, rysunki i litografja	„
244	sosy, soki, wyciągi mięsne	„
433—434	proszek do zębów, eliksiry bez spirytusu	„
439—440	wody pachnące, eliksiry	„
1148	części kołowców	„
625	sisal	„
625	„	Holandja
17 p. 1, 2, 18 p. 2	nasiona traw	„
24	nasiona gorczycy	„
24	„	Autonomicz.
117 p. 2	sardele	Holandja
276		
277	rumy, araki	„
279	likiery esencje	„

UDZIAŁ FIRM GDYŃSKICH

w ogólnym imporcie towarów kolonjalnych, owoców południowych, tłuszczów jadalnych i t. p. do Polski w roku 1935.

Według prowizorycznych obliczeń, udział firm gdyńskich w imporcie niżej wymienionych artykułów do Polski wynosił w roku ubiegłym:

1) rodzynki i koryntki — ok. 880 ton, wart. ok. 490 tys. zł
2) figi suszone — ok. 280 ton, wart. ok. 126 tys. zł
3) migdały — ok. 130 ton, wart. ok. 340 tys. zł
4) orzechy włoskie i laskowe — ok. 295 ton, wart. 425 tys. zł
5) kawa surowa — ok. 590 ton, wart. 750 tys. zł
6) herbata — ok. 95 ton, wart. 320 tys. zł
7) korzenie — ok. 485 ton, wart. 635 tys. zł
8) konserwy rybne i ryby wędzone — 35 ton, wart. 58 tys. zł
9) masło kakaowe — ok. 65 ton, wart. ok. 105 tys. zł
10) oliwa jadalna — ok. 30 ton, wart. ok. 68 tys. zł
11) śliwki suszone — ok. 1.900 ton, wart. ok. 1.250 tys. zł
12) pomarańcze, mandarynki i grapefruit‘s — ok. 19.790 ton, wart. ok. 9.280 tys. zł
13) cytryny — około 9.230 ton, wart. około 3.390 tys. zł.

Szczegółowe obliczenie oraz porównanie tego importu z ogólno - polskim importem podamy w następnym numerze.

ZAŚWIADCZENIA URZĘDÓW SKARBOWYCH.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wydało w drodze przez Związek Izb Przemysłowo-Handlowych zarządzenie, by poszczególne Izby i organizacje opinjujące podania importerów żądały od nich przedstawiania zaświadczeń terytorjalnie właściwych urzędów skar-

bowych, stwierdzających, że petent — importer, ubiegający się o pozwolenie przywozu uczynił zadość obowiązkom wobec Skarbu Państwa i wszystkie należności podatkowe regularnie opłaca, przyczem żądane jest wykazywanie sum, jakie z tego tytułu wpłacił do kasy skarbowej w ostatniem półroczu.

Zainteresowane sfery importowe, pracujące na terenie Gdyni, komentując powyższe zarządzenie zaznaczają, że o ile uzasadnionem jest żądanie od importera, ubiegającego się o przydział kontyngentu, przedłożenia aktualnego świadectwa przemysłowego i stwierdzenia, że wogóle płaci podatki, o tyle rozszerzenie tego zarządzenia w kierunku stwierdzenia, iż płaci regularnie wszystkie należności podatkowe nie jest właściwe, gdyż w praktyce zdarza się nawet najbardziej skrupulatnym płatnikom popełnić jakieś drobne przeoczenia, które mogłyby wpłynąć na ujemną ocenę ich podań wyrządzając im przez to straty.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POŁOWY RYB MORSKICH W GRUDNIU.

Po listopadowych rekordowych połowach szprotów mieliśmy w grudniu znów rekord ogólnych połowów, wywołanych niezwykle obfitym połowem szprotów. W tym miesiącu połowy wyniosły 250% połowów zeszłorocznego grudnia. Ogólne połowy grudniowe wyniosły według danych Morskiego Urzędu Rybackiego (połowy przybrzeżne) 2.613.470 kg o wartości 258.191 złotych. Aż 93% wagowo i 75% wartości tych połowów stanowiły szproty, czem też się tłumaczy niewysoka pozycja dla ogólnej wartości tych połowów.

Podług poszczególnych gatunków ryb podział tych połowów przedstawiał się następująco: szproty (w nawiasach wartość kilogramu w groszach) — 2.421.900 kg (8), śledziki: 125.740 (25), łosoś: 1.600 kg — 231 sztuk (500), troć: 970 kg — 561 sztuk (500), płastugi: stornia: 8.580 kg (50), skarp: 20 (60), dorsze: 51.020 (25), sieja: 220 (160), szczupak: 910 (180), płoć: 1.050 (50), certy: 1.460 (40).

Zanotować należy, że równocześnie zmniejszyły się połowy pod Bornholmem, do jednej trzeciej połowów z roku poprzedniego: złowiono tu 23.500 kg dorszy (25) i 400 kg płastug (50).

Połowy na morzu Północnem zmniejszyły się, osiągając 235.200 kg wartości 61.044 zł.

W połowach przybrzeżnych najlepsze wyniki osiągnęli rybacy z Helu bo: 1.333.900 kg ryb o wartości 128.386 zł. Na drugiem miejscu stoi Gdynia z 716.440 kg i 66.054 zł. Dalej idą: miejscowości od Jastarni do W. Wsi: 513.970 kg i 53.328 zł. Od strony pełnego morza od Chłapowa do Karwi: 47.150 kg o wartości 5.905 zł, i nad Zatoką od Pucka do Obłuża: 25.910 kg — 10.593 zł.

Zbyt połowów wykazał, że najważniejszym czynnikiem są wędzarnie na wybrzeżu, które zakupiły około 60% połowów: 1.568.530 kg o wartości 144.620 zł. Na rynku miejscowym w stanie świeżym i do kraju sprzedano: 1.060.090 kg — 117.284 zł. Gdańsk zaś odebrał niespełna pół procent bo: 8.750 kg o wartości 2.362 zł.

Połowy przybrzeżne bezwątpienia dałyby jeszcze wyższe wyniki, gdyby nie ograniczanie połowów szprotów, które okazało się koniecznością wobec katastrofalnego spadku ceny narastających ilościowo połowów i rujnowania nową ceną surowca dotychczasowej pracy wędzarń.

Tegoroczny grudzień pokazał jeszcze raz niezbicie, że szprot wędzony krajowy staje się poważnym konkurentem importowanego, znacznie droższego solonego śledzia. Wyjątkowa obfitość tegorocznych listopadowych i grudniowych szprotów dała jaknajlepsze warunki dla jednego z konkurentów (szprota wędzonego) wobec drugiego (yarmouthskiego śledzia), którego tegoroczna cena jest ukształtowana dla naszych warunków na zbyt wysokim poziomie.

Rezultat połowów za cały rok 1935 omówiony zostanie w następnym numerze.

URUCHOMIENIE NOWEGO MAGAZYNU ŚLEDZIOWEGO W PORCIE RYBACKIM.

W porcie rybackim na nabrzeżu angielskiem ukończona została budowa nowego magazynu śledziowego Morskiego Instytutu Rybackiego o powierzchni około 1000 m². Magazyn ten został już oddany do użytku i złożono w nim większą partję beczek śledzi islandzkich. Przy powyższym magazynie projektowana jest również budowa biur, która ukończona zostanie na wiosnę rb.

KRONIKA.

W początkach stycznia zaszły dwa ważne wydarzenia dla życia naszych rybaków i dla rozwoju naszego handlu rybnego: podpisana została umowa na budowę portu rybackiego w Wielkiej Wsi i odbyło się oddanie do użytku nowego magazynu śledziowego przy nabrzeżu angielskiem, wybudowanego z funduszów Morskiego Instytutu Rybackiego. Bliższe szczegóły obu spraw — na właściwem miejscu.

— **CENY NA ŚLEDZIE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W drugim tygodniu stycznia płacono w porcie rybackim w Gdyni w złotych za śledzi solone za całą beczkę, hurtowo:

(Ceny rozumieją się dla polskich połowów „Me-

wy" — wolne od cła, dla importowanych, jako za oclone).

1. Polskich połowów „Mewy:" Yarmoutskie nowe FF: small matties 65, matties 68, matfulls 68, spents 57, mleczaków brak. Takież nowe yarmoutskie F.: small matties 63, matties 66, matfulls 66, spentów brak. Szkockie 70.

2. Importowane: yarmoutskie nowe I trade: small matties 68, matties 73, matfulls 73, trójka Bloomfieldsa 75, yarmoutskie ordinary: small matties 64, matties 68, matfulls 68. Szkockie nowe matties i matfulls po 77. Crownmatties: matties 70 (czerwcowe: 60).

Matjasy: Stornoway medium 115, selected 125, large 135. Lerwick matjes: medium 105, selected 115, large — wyczerpane.

Islandzkie oryginalne matjasy: nowe 135, stare 90.

Norweskie: Sloe: nowe 47, stare 44, Vaar 39, śledzie cięte (Schneideheringe): stare 45, nowe 30—70 sztukowe 87.

Ponieważ ceny yarmoutskie są obecnie wyższe od cen w Gdyni, w miarę wyczerpywania się zapasów wypada odbiorcom płacić wyższe ceny za sprowadzany nowy towar. Holenderskie śledzie obecnie wcale nie są więcej sprowadzane, gdyż cena ich okazuje się za wysoka.

— **POLSKA POZOSTAŁA W R. 1935 NAJPOWAŻNIEJSZYM KLIENTEM ANGIELSKIEGO PRZEMYSŁU ŚLEDZIOWEGO.** W/g urz. danych angielskich wysłano śledzi solonych yarmouthskich w roku ubiegłym 277.755 dużych beczek co stanowi wzrost o 67 tysięcy w stosunku do roku 1934. Z ilości tych wysłano do poszczególnych miast w 1935 r.: Gdańsk: 80.003, Gdynia 19.485, Leningrad: 33.500, Ryga: 10.196, Liepaja: 3.656, Kłajpeda: 14.232, Królewiec: 27.867, Szczecin: 59.482, Hamburg: 6160, Wesermünde: 1.175, Cuxhaven: 600, Dusseldorf: 422, Duisberg: 10.287, Köln: 770, Coblenz: 293, Rotterdam: 5.446, Galatz: 1.500, Palestyna: 1.692, Leith: 639, Kanada: 150. Warto podkreślić, że wysyłka do portów polskich wyniosła 55% ogólnej ilości, że spadł silnie eksport do portów Litwy, Łotwy i Estonji, że zwiększył się eksport do portów niemieckich, do Rumunji i Palestyny (wszystko w stosunku do roku 1934). Eksport do Polski spadł tylko nieznacznie bo o 2.888 beczek, co stanowi spadek niespełna 3 procentowy.

— **PRACA PORTU RYBACKIEGO I OBROTY RYBNE PORTU HANDLOWEGO.** Import towarów rybnych wyniósł w grudniu 35 r. 2.082 t, z czego przypada na port rybacki 1.333 ton, a na port handlowy: 749 ton.

Do portu rybackiego zawinęło ogółem 9 statków (w tem 5 polskich): z Anglji 1 statek obcy i 4 polskie przywiozły: śledzi solonych jarmuckich 267 ton, czyli: 1.569/1 oraz 200/2, śledzi świeżych w lodzie: 290 ton tj. 2.898 skrzyń. Z Holandji jeden statek polski przywiózł śledzi solonych starych: 208 ton tj. 1.300/1. Z Islandji statek obcy wyładował 160 t śledzi sol. tj. 1.000/1. Z Norwegji 2 statki obce miały: śledzi solonych: 278 ton tj. 1.633/1 i 213/2, śledzi zamrożonych 129 ton, tj. 2.163 skrzyń, oraz konserw 1 tona.

Z polskich połowów „MEWY" na Morzu Północnem dowieziono jednym statkiem 320 ton śledzi solonych w 2.000 kantjes (beczek morskich).

Do portu handlowego nadeszło drobnicą na 37 obcych i 7 polskich statkach: z Rosji kawioru 7 ton, śledzi solonych z Holandji 86 ton, z Norwegji 13 ton; śledzi świeżych w lodzie: ze Szwecji 45 ton, z Łotwy 27 ton; śledzi zamrożonych z Norwegji 8 ton. Tranu ogółem 469 ton, tj: z Danji 71 ton, z Holandji 239, ze Szwecji 75 ton, z Niemiec 35 ton, z Norwegji 49 ton. Konserw rybnych 94 ton: tj. z Danji 1 tona, ze Szwecji 3, z Anglji 18 ton, z Niemiec 38, z Norwegji 1, z Finlandji 3, z Francji 0,5 tony, z Łotwy 6, z Portugalji 4, z Belgji 9, z Włoch 10, z Estonji 0,5 tony.

Z portu rybackiego wysłano z rybami 182 wagony do kraju oraz 2 wagony do Gdańska.

WYDAWNICTWA

BEZPŁATNY NUMER „DNIA KSIĘGOWEGO".

Ukazał się objętości 32 stron, dużego formatu, nowy numer „Dnia Księgowego", wydawanego corocznie przez Związek Księgowych w Polsce.

Numer otwiera artykuł redakcyjny p. t. „Odbudowa zaufania kapitału", następnie poseł St. Hermanowicz w art. „Projekt prawa dla jednego człowieka" podaje druzgocącej krytyce projekt rozporządzenia o biegłych rewidentach; skolei ciekawe prace zamieszczają autorzy zagraniczni: G. Colville (Londyn), J. Dumon (Bruksela), James Polak (Amsterdam), prof. dr W. M. Joachim (Bukareszt) i inni. O księgowych rewidentach we Francji w świetle nowego prawa o spółkach akcyjnych pisze prof. dr M. Scheffs; o „Wyścigu rachunkowości sowieckiej" — Wł. Przyłuski, o kryterjach naukowych w rachunkowości — prof. dr Fr. Tomanek, o rachunkowości w rolnictwie — inż. J. Curzytek, o rachunkowości związków samorządowych — R. Broda.

Ponadto, specjalnie zamieszczony po francusku artykuł o stosunkach polskich w zawodzie księgowych, pióra K. Smoleńskiego informuje czytelników zagranicznych „Dnia Księgowego" o naszej gospodarce rachunkowej.

Każdy księgowy może otrzymać „Dzień Księgowego" bezpłatnie w Związku Księgowych w Polsce, Warszawa, Złota 6.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN* s/s CAPELLA*	20. 1. 27. 1.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby) *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CIESZYN* s/s CAPELLA*	22. 1. 29. 1.
—		**Abo, Mäntyluoto** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s MARTHA RUSS I	25. 1.
		ESTONJA		
s/s CIESZYN* s/s CAPELLA*	20. 1. 27. 1.	**Tallinn** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CIESZYN* s/s CAPELLA*	22. 1. 29. 1.
s/s MAGNUS s/s HALFDAN	19. 1. 2. 2.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS s/s HALFDAN	20. 1. 3. 2.
		ŁOTWA		
s/s SIRIUS* (via Bremen)	20. 1.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s SIRIUS*	20. 1.
s/s MAGNUS s/s HALFDAN	19. 1. 2. 2.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS s/s HALFDAN	20. 1. 3. 2.
s/s FALKEN	20. 1. 3. 2.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s FALKEN	22. 1. 5. 2.
		LITWA		
s/s FALKEN	20. 1. 3. 2.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s FALKEN	22. 1. 5. 2.
s/s VICTORIA s/s MARIEHOLM*	21. 1. 1. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8 dni	s/s VICTORIA s/s MARIEHOLM*	22. 1. 2. 2.
s/s MAGNUS s/s HALFDAN	19. 1. 2. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS s/s HALFDAN	20. 1. 3. 2.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	26. 1. 9. 2.	**Stockholm — Norrköping** *(Żegluga Polska, S. A.)* co 14 dni	s/s HUNDVAAG	28. 1. 11. 2.
s/s VICTORIA s/s MARIEHOLM*	21. 1. 1. 2.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s VICTORIA s/s MARIEHOLM*	22. 1. 2. 2.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	22. 1.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	22. 1.
		co 2 tygodnie		
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	27. 1.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	27. 1.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s TCZEW	18. 1.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s TCZEW	18. 1.
s/s ALBERT	21. 1.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s ALBERT	21. 1.
s/s BERNHARD	25. 1.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s BERNHARD	25. 1.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen		
s/s SIRIUS*	20. 1.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS*	20. 1.
		co tydzień	(via Ryga)	
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN	15. 1.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN	16. 1.
	22. 1.	co tydzień		23. 1.
	29. 1.			30. 1.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	28. 1.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	28. 1.
	11. 2.	co 2 tygodnie		11. 2.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s BRISK	21. 1.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BRISK	21. 1.
		co 1—2 tygodnie		
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s URSA	28. 1.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	20. 1.
		co 2—3 tygodnie		
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	26. 1.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	16. 1.
		co 2 tygodnie		30. 1.
s/s BALTONIA*	19. 1.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	s/s BALTONIA	23. 1.
	12. 1.	co 2 tygodnie		6. 2.
		Hull		
s/s LWÓW*	19. 1.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	16. 1.
s/s LUBLIN*	26. 1.	co tydzień	s/s LWÓW*	23. 1.
s/s KATHOLM	15. 1.	**Manchester/Liverpool**	s/s KATHOLM	15. 1.
s/s UFFE	22. 1.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s UFFE	22. 1.
		co 1—2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HELDER	18. 1.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HELDER	18. 1.
s/s MINORCA	25. 1.	co tydzień	s/s MINORCA	25. 1.
s/s HAARLEM	1. 2.		s/s HAARLEM	1. 2.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s IRENE	21. 1.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s IRENE	21. 1.
s/s HEBE	28. 1.	co tydzień	s/s HEBE	28. 1.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	21. 1.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	22. 1.
s/s PUCK	28. 1.	co tydzień	s/s PUCK	29. 1.
s/s FORTUNA	16. 1.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s FORTUNA	16. 1.
s/s JUNO	20. 1.	1—2 razy w tygodniu	s/s JUNO	20. 1.
s/s BUSSARD	23. 1.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	23. 1.
s/s BUTT	3. 2.	co 10—11 dni	s/s BUTT	3. 2.
s/s WIBORG	ok. 19. 1.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	s/s Wiborg	ok. 19. 1.
		co 2 tygodnie		
		BELGJA		
s/s ŚLĄSK*	21. 1.	**Antwerpja**	s/s ŚLĄSK*	22. 1.
s/s HEL	28. 1.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	29. 1.
s/s ŚLĄSK*	4. 2.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	5. 2.
s/s BUSSARD	23. 1.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	23. 1.
s/s BUTT	3. 2.	co 10—11 dni	s/s BUTT	3. 2.
		(Rummel & Burton)		
—		co 3 tygodnie	s/s AAROE	17. 1.
			s/s KALEV	6. 2.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	15. 1.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	18. 1.
	28. 1.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		1. 2.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s MAGNUS	19. 1.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	20. 1.
s/s HALFDAN	2. 2.	co 2—3 tygodnie	s/s HALFDAN	3. 2.
		HISZPANJA — PORTUGALJA		
		MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s PORTO	24. 1.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s PORTO	25. 1.
		co 2 tygodnie		
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s ANDALUSIA	15. 1.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s MASILIA s/s CENTA s/s VALENCIA	15. 1. 18. 1. 29. 1.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
—		**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s VASALAND* m/s NORDLAND m/s VIKINGLAND	20. 1. 1. 2. 9. 2.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—4 tygodnie	m/s NORDLAND* m/s VIKINGLAND	3. 2. 14. 2.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s AAROE s/s KALEV	17. 1. 6. 2.
s/s SARMACJA*	19. 2.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA*	21. 2.
		B. Porty dalsze		
s/s CLIFFWOOD* s/s ARGOSY* s/s SAGAPORACK*	17. 1. 24. 1. 31. 1.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANYORK* s/s CARPLAKA* s/s CLIFFWOOD	17. 1. 22. 1. 28. 1.
m/s PIŁSUDSKI*	21. 1.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	25. 1. 29. 2.
s/s PORTO	24. 1.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s PORTO	25. 1.
m/s SAN FRANCISCO	21. 1.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s KS. MARGARETA	16. 1.
s/s BORE IX s/s MERCATOR s/s AURA	13. 2. 23. 2. 28. 1.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie *(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s ORIENT s/s EQUATOR s/s PUŁASKI	20. 1. 15. 2. 28. 2.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s HAMMAREN	29. 2.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s ANTILOCHUS	1. 2.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
s/s NIPPOU	30. 1.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY GULFU		
m/s TOPEKA	16. 1.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s TROLLEHOLM	23. 1.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s TAUA	22. 1.
m/s SYDLAND	25. 1.	co 3—10 dni na wejściu		
m/s VASAHOLM	25. 1.	co miesiąc na wyjściu		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co miesiąc	—	
		Porty Australji		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

18 stycznia:

s/s ORIENT lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s CEUTA lin. z portów Hiszpanji i Sycylji dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HELDER lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.
s/s RAGNAR po węgiel, PAM.
s/s MARION TRABER po węgiel, Bergenske.
s/s SELSKIN po węgiel, Rummel & Burton.
s/s BESS ze złomem, Rothert & Kiłaczycki.

19 stycznia:

s/s BALTONIA lin. z Londynu z pas. i towarami, dla wyładowania, P. Zj. Korp. Bałt.
s/s LUBLIN lin. z Hull z pasażerami i towarami, dla wyładowania, Polbrit.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Lenczat.
s/s FALKEN lin. z Kłajpedy, Liepaji i Rygi dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s KEISERINDE DAGMAR po drzewo, PAM.

20 stycznia:

m/s TANA lin. po ładunek do portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. po ładunek do portów zachodnio-norweskich, Bergenske.
s/s VICTORIA (substytut statku Marieholm) lin. z portów szwedzkich i Kłajpedy, Bergenske.
s/s ARNIS po węgiel, Bergenske.
m/s VESTA, po węgiel, PAM.
s/s LUDWIG z ładunkiem drobnicy, Behnke & Sieg.
s/s HAGA, po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s VESUVIUS po węgiel, PAM.
s/s SVINT po węgiel, Speed.
s/s BRANDARE ze złomem, PAM.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek i Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s SIRIUS lin. z Bremy i Rygi dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s JUNE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

21 stycznia:

s/s CARPLAKA lin. z portów bałtyckich dla ładowania do N. Yorku, Filadelfji, Norfolk, Wilmington, Amer. Scantic Line.

m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Yorku z pocztą, pasażerami i drobnicą, Gdynia Ameryka Linje Żeglugowe.
s/s BRISK lin. z portów wschodniej Norwegji, dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s IRENE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Prowe.
s/s BALTONIA lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu, P. Z. K. Bałt.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Hull, Polbrit.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.

22 stycznia:

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s IWAN lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s SLEIPNER lub s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s VICTORIA (subst. za s/s Marieholm) lin. po ładunek i pasaż. do portów wschodnio - szwedzkich i Kłajpedy, Bergenske.
s/s UFFE lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s MARVI z rudą żelazną, Behnke & Sieg.
s/s VIKING po węgiel, PAM.

23 stycznia:

m/s TROLLEHOLM lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) dla wyładowania, Bergenske.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Prowe.

24 stycznia:

s/s ANTILOCHUS lin. po ładunek na Daleki Wschód, PAM.
s/s ARGOSY lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyładowania, Am. Scantic Line.
s/s HUNDVAAG lin. z Norrköpingu i Stockholmu dla wyład. i ładowania, PAM.
s/s PORTO lin. z portów Portugalji i Marokka via Hamburg dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s MINORCA lin z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
s/s BERTIL po węgiel, PAM.

25 stycznia:

m/s VASAHOLM lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) dla wyładowania, Bergenske.
m/s SYDLAND lin. z portów Gulfu dla wyładowania Bergenske.
m/s VASALAND lin. z portów Bliskiego Wschodu dla wyładowania, Pol.-Levant.
s/s BERNHARD lin. z Hamburga dla wyładow. i ładowania, Prowe.
s/s MARTHA RUSS I. (lub substytut) lin. po ładunek do Abo/Mäntyluoto, Lenczat.
s/s MARIE FERDINAND po węgiel, PAM.

26 stycznia:

s/s LECH lin. z Londynu z pasażerami i towarami, dla wyładowania, Polbrit.
s/s LWÓW lin. z Hull z pasaż. i towarami, dla wyładowania, Polbrit.

27 stycznia:

s/s CLIFFWOOD lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Baltimore, Am. Sc. Line.
s/s BLENDA lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wyładowania i ładowania, PAM.
s/s EGON lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wyładowana i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s ARIADNE, lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Wolff.
s/s GLÜCKAUF po węgiel, Bergenske.

28 stycznia:

s/s WEST CHATALA lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) dla wyładowania i ładowania, PAM.
s/s WARSZAWA lin. z Le Havre dla wyładowania i ładowania, Polbrit.
s/s URSA lin. z portów zach. norweskich dla wyładowania, Bergenske.
s/s AURA lin. z Rio, Santos, Buenos Aires, dla wyładowania, Bergenske.
s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu, Polbrit.
s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Hull, Polbrit.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HEBE lin. z Amsterdamu dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wyładowania i ławania, Reinhold.